Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

DOPRAVNÍ NOVINKY

Nemám ČERNÝ SVĚDOMÍ

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s. Prosinec 2012

Vážení zákazníci, milí čtenáři,

dovolte, abych vás přivítal na stránkách aktuálních Dopravních novinek.

Změna rozpočtového určení daní! Milióny zmizely neznámo kde! Další z významných politiků obviněn! – tak tedy nic z toho na našich stránkách nehledejte.

To, co vám chceme nabídnout a s vámi sdílet, jsou informace o běžném životě, rozvoji služeb, které vám už poskytujeme, a o inovačních záměrech, tedy o tom, jaké služby bychom vám poskytovat chtěli. Máme za to, že nikdo z nás neprožívá jen skandály a není vystaven jen negativním informacím. Proč jsme tedy tak kritičtí (mnohdy za každou cenu) a pomíjíme prostou radost z věcí, které dobře fungují, a tím nám mohou přivodit (ale mnohdy to nedělají) dobrou náladu? Máme kolem sebe přátele, kteří nekradou, obklopují nás pozitivní příklady z našeho okolí, noviny dnes přišly včas jako obvykle…

Zkusme tedy zvolit jiný zorný úhel, pod nímž nahlížíme na každodenní život. Takový náhled se vám, s dovolením, pokusím nabídnout.

Služby naší společnosti máte pod každodenní kontrolou a i v jejich hodnocení se častěji objeví kritika než pochvala. Je ale námi poskytovaná služba nekvalitní, špatná? Nemyslím si. Každý den vyjede na linky 205 autobusů, trolejbusů a tramvajových souprav. Celkem tak za rok dopravíme na 42 linkách a 1 420 000 spojích více než 100 milionů cestujících. A byť jsem již uvedl, že odezva, pokud přichází, je spíše negativní, musím na druhé straně říct, že se jedná ve vztahu k počtu spojů o pouhé desetiny promile!

Psychologové tvrdí, že pokud něco vyvolá reakci, touhu po zpětné vazbě, je to obvykle nespokojenost. Tomu se dá rozumět a výše řečeným rozhodně nechci usilovat o to, abyste tolerovali šlendrián, hulvátství a nekvalitu, pokud se s nimi setkáte. Ale vězte, že v naší společnosti pracuje více než tisíc zaměstnanců a je tedy zřejmé, že většina koná své povinnosti s cílem dopřát vám kvalitní a přesnou službu veřejné dopravy. Proto, prosím, nepaušalizujte špatnou zkušenost, pokud už se vám přihodila. Všichni restauratéři také nejsou lumpové, protože vás v jedné restauraci okradli.

No a závěrem? Co třeba soukromý projekt pro každého – „Usměj se na svého řidiče“?

Michal Kraus,
generální ředitel PMDP, a.s.

Pravidelné investice přinesly Plzni jedno zelené prvenství

Symbolické střídání stráží: poslední odporová tramvaj z ČKD z r. 1974 se potkala se svou čerstvě modernizovanou nástupkyní na konečné v Zadních Skvrňanech při své poslední jízdě Plzní. ***Foto Jan Šlehofer, 4. 11. 2012***

Mezi ostatními českými dopravními podniky vyniká ten plzeňský velikostí pravidelných investic do obnovy vozového parku. Kromě toho, že dnes již v plzeňské MHD převažují moderní nízkopodlažní vozidla, se Plzni podařilo dosáhnout i republikového prvenství v nasazení úsporných pohonů v tramvajové trakci. Než Vám tento úspěch přiblížíme, prozradíme Vám ještě pár zajímavých údajů o vozovém parku PMDP.

Ke konci roku 2011 provozovaly PMDP celkem 323 vozidel MHD, z toho 122 tramvají, 88 trolejbusů a 113 autobusů. Přitom u trolejbusů a autobusů se již loni podařilo dosáhnout 70procentního podílu nízkopodlažních vozidel, u tramvají tento podíl činil 47 procent.

V roce 2012 tento omlazující trend pokračoval. PMDP za letošní rok pořídily 9 tramvají v celkové hodnotě 145 milionů Kč. Významné byly v letošním roce investice do trolejbusového parku: dosáhly celkem 105 milionů Kč a bylo pořízeno celkem 9 zbrusu nových vozidel, z toho 5 kloubových. Zde rádi připomeneme, že na letošní nákup trolejbusů jsme mohli požádat o dotaci z fondů Evropské unie (ROP Jihozápad) ve výši 25,3 mil. Kč. Dalších 80 milionů dopravní podniky investovaly do 15 nových autobusů. Celková suma vlastních investic PMDP, tj. po odčtení dotace, představuje úctyhodných 304 milionů Kč a jen pro představu odpovídá částce, kterou dopravní podniky vyberou na předplatném a jízdenkách na území Plzně za celý rok!

Dlouhodobé investice se vyplácí, důkazem je již v úvodu uvedená modernizace vozového parku tramvají. 4. listopadu 2012 se Plzeň stala historicky prvním městem provozujícím tramvajovou dopravu v České Republice, kde byl definitivně ukončen provoz klasických tramvají typu T3 s odporovou výzbrojí. Odporová regulace byla po celé 20. století elegantním způsobem, jak ovládat výkon vozidel i mnoha jiných zařízení. Ovšem nevýhodou této technologie je vznik poměrně velkých ztrát elektrické energie, které se uvolní ve formě tepla. Nasazením nové elektronické výzbroje při modernizacích tramvají T3 se dosahuje zvýšení komfortu jízdy a právě též značné úspory elektrické energie, a to téměř o jednu třetinu.

Od roku 1964 do roku 1987 bylo do Plzně postupně dodáno 127 vozů řady T3 v různých modifikacích a byla jim přidělena evidenční čísla 160 až 287. Některé z nich prošly v minulosti důkladnou modernizací, při které byla kompletně opravena skříň vozu a hlavně dosazena zcela nová, moderní elektrická výzbroj na bázi polovodičů. Zbývající procházely v uplynulých letech ještě rozsáhlejší modernizací, při které byla zcela nahrazena původní vozová skříň za novou, která již například mimo jiného poskytuje ve střední části i bezbariérový přístup pro občany se sníženou pohyblivostí a maminky s kočárky. Vedle toho se díky modernizacím cestující v plzeňské MHD již dále nesetkají například s klasickými laminátovými sedačkami ve tvaru vajíčka, původním pantografovým sběračem proudu na střeše vozu a dalšími podobnými detaily.

Nakonec v běžném provozu zbyla poslední tramvaj T3 s evidenčním číslem 187, která byla vyrobena v roce 1974. Až do letošního roku svezla dvě celé generace Plzeňáků a najezdila celkem 1 745 000 km. Plzeňští dopraváci se s touto tramvají rozloučili důstojně a v neděli 4. 11. 2012 odpoledne ji slavnostně vypravili na zvláštním jízdním řádu po všech plzeňských linkách. Jelikož tramvaje řady T3 z produkce Tatry Smíchov (později ČKD) byly vůbec nejpočetněji vyráběnými vozidly elektrické dráhy na světě a i v Plzni mají svoji velkou tradici, PMDP pro budoucí generace zachovaly ve své sbírce historických vozidel vůz č. 192, který je uveden do původního stavu z výroby roku 1975 a reprezentuje tak tuto vůbec nejúspěšnější řadu tramvají.

Další zajímavosti z historie provozu nejen těchto vozidel tramvajové dráhy naleznete také na internetových stránkách www.plzensketramvaje.cz tvořených příznivci této ekologické dopravy.

iTAG - I tak vypadá jízdní řád

Na označnících plzeňských zastávek začaly v průběhu roku 2012 postupně přibývat tzv. iTAGy sloužící uživatelům chytrých mobilních telefonů jako alternativa inteligentních zastávek. Protože obvyklá podoba inteligentní zastávky vyžaduje vysoké pořizovací investice, rozhodly se PMDP pro informování cestujících využít dlouho rozvíjenou technologii NFC (technologie bezkontaktní komunikace mezi elektronickými zařízeními) právě v podobě iTAGů.

Cestujícímu iTAG umožňuje prostřednictvím mobilního telefonu připojení na Dynamické jízdní řády PMDP (tzv. Panel odjezdů) a přístup k aktuálním dopravním informacím včetně zobrazení možného zpoždění spoje.

Při přiblížení mobilního telefonu s technologií NFC k iTAGu dojde ke komunikaci mezi zařízeními a následnému zobrazení informace.

Pořizovací cena iTAGu je zlomkem pořizovací ceny běžných informačních tabulí, a proto PMDP mohly v letošním roce iTAGy postupně instalovat na všechny zastávky městské veřejné dopravy v Plzni.

NFC technologie se postupně stává běžnou funkcí nových mobilních telefonů, proto věříme, že v budoucnu bude tuto službu využívat většina cestujících. Přesto, abychom umožnili využití této formy inteligentní zastávky i cestujícím, kteří nejsou vybaveni NFC telefonem, obsahuje iTAG také tzv. QR kód, který je možné načíst pomocí volně dostupné aplikace pro mobilní telefony. Po sejmutí QR kódu fotoaparátem mobilního telefonu je tak cestující odkázán na totožné informace jako po přiložení NFC telefonu k iTAGu.

Návod na použití iTAGu:

A. Pro mobilní telefony s NFC technologií

1. Mobilní telefon přiložíme k iTAGU přímo k symbolu iTAGu
2. V telefonu potvrdíme dotaz na propojení s danou informací
3. V telefonu se zobrazí panel odjezdů s aktuálními informacemi o spojích

B. Pro mobilní telefony se čtečkou QR kódů

1. Spustíme aplikaci čtení QR kódů v mobilním telefonu
2. Sejmeme QR kód
3. V telefonu se zobrazí panel odjezdů s aktuálními informacemi o spojích

Pro využití této služby (u obou variant) je podmínkou mobilní připojení telefonu k síti Internet.

Výměna Plzeňských karet

Během roku 2013 bude zahájena výměna Plzeňských karet, které se blíží konci platnosti. Dříve vydané Plzeňské karty na sobě nemají uvedenu dobu platnosti, a proto budou jejich držitelé o případné nutnosti výměny informováni ve vozech městské veřejné dopravy, v prodejnách PMDP i na webu www.plzenskakarta.cz. Nové karty budou bezpečnější a umožní v budoucnu zvyšovat užitnou hodnotu pro jejich držitele.

PPP projekt nebo nové depo?

Odpověď je jednoduchá. Nové depo je součástí širšího projektu, který se skrývá za tajuplným označením PPP, kterým se označují projekty realizované společně soukromým a veřejným sektorem. Na stránkách Asociace PPP pak nalezneme přesnou definici: *„Pojem PPP (Public Private Partnership) je obecně užívaný termín, který popisuje širší skupinu projektů, na nichž se společně podílí soukromý a veřejný sektor, a které směřují k uspokojování služeb tradičně zajišťovaných veřejným sektorem. PPP obecně označuje formy spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovení, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.“*

Během minulého desetiletí se PPP rozvinul v mnoha oblastech veřejného sektoru. Vzorem PPP je Velká Británie, kde se metoda úspěšně používá od roku 1992. Metoda se osvědčila i v dalších zemích např. v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Španělsku, Francii, USA, Kanadě, Japonsku a Austrálii. Rostoucí využití PPP může být vysvětleno různými faktory, např. vzhledem k rozpočtovým omezením, jimž jsou státy vystaveny, PPP přináší potřebné financování veřejného sektoru ze soukromých zdrojů. Dalším důvodem je požadavek, aby veřejná sféra získala větší prospěch z know-how a pracovních postupů, které se uplatňují v soukromém sektoru. Rozvoj PPP je také součástí obecnější změny role státu v ekonomice z přímého provozovatele na organizátora, regulátora a vykonavatele kontroly.

PPP jsou obvykle charakterizovány následujícími prvky:

- Relativně dlouhodobým trváním vztahu týkajícího se spolupráce mezi veřejnoprávním a soukromým partnerem na různých aspektech plánovaného projektu.
- Metodou financování projektu – částečně soukromým sektorem – někdy prostřednictvím složitých dohod mezi různými stranami.
- Významnou úlohou ekonomického provozovatele, který se účastní různých fází projektu (návrh, vyhotovení, provedení, financování). Veřejnoprávní partner se soustředí hlavně na definování cílů, které je nutné z hlediska veřejného zájmu, kvality poskytovaných služeb a cenové politiky dosáhnout a přebírá odpovědnost za dohled nad jejich dodržením.
- Rozdělením rizik mezi veřejnoprávního partnera a soukromého partnera, na něhož jsou přenesena rizika obvykle nesená veřejným sektorem. PPP však nemusí nutně znamenat, že by soukromý partner nesl veškerá rizika spojená s projektem či jejich podstatnou část. Konkrétní rozdělení rizika se určuje případ od případu podle možností zúčastněných stran toto riziko vyhodnotit, kontrolovat jej a vyrovnat se s ním. (www.asociaceppp.cz, 30. 9. 2012, 11:10)

A jak se uvedená definice promítá do projektu, který realizujeme v Plzni?

Konsorcium společností, v němž významnou roli hraje ŠKODA, bude po dobu 29 let poskytovat naší společnosti opravy a údržbu vozidel včetně jejich úklidu, a to počínaje 1. lednem příštího roku. Aby tuto službu mohlo konsorcium zajistit, odkoupí si od naší společnosti část podniku (stávající Výrobně-technický úsek) včetně majetku a zaměstnanců. Do 4 let pak má konsorcium povinnost vybudovat i nové depo pro trolejbusy a autobusy, do něhož se přestěhujeme z Cukrovarské ulice. Stávající tramvajové depo pak bude, stejně jako vozy všech trakcí, majetkem naší společnosti po celou dobu kontraktu a dodavatel služby servisu vozidel si jej bude pronajímat.

K dnešnímu dni můžeme konstatovat, že všechny odkládací podmínky smlouvy, které byly z rozhodnutí vedení města podepsány v červnu letošního roku, byly splněny. Naši společnost tedy opustí k 1. 1. 2013 cca 210 zaměstnanců, kteří v barvách nového zaměstnavatele budou nadále servis našich vozidel zajišťovat.

Je třeba říct, že myšlenky na vybudování nového depa (spřádané od 70 let minulého století) dostaly jasnou konturu a že zázemí pro provoz veřejné dopravy se tak posune na úroveň 21. století. Uvedená smlouva pak počítá s tím, že nejpozději k datu uplynutí její platnosti nabudou dopravní podniky objekty i technologie do svého majetku v předem definovaném stavu a za předem daných podmínek.

Můžeme konstatovat, že se jedná, svým rozsahem a dobou trvání, o jedinečný projekt. Věřím, že si velmi rychle osvojíme všechny dovednosti potřebné k řízení dodavatele a že pozitiva, která byla při rozhodování o způsobu řešení daného problému v uvedeném modelu shledána, se nám bezezbytku podaří naplnit.

Ze zákulisí PMDP - 1. díl

V tomto seriálu Vás postupně seznámíme s vybranými oblastmi fungování dopravního podniku. Jako první jsme si pro Vás vybrali to, co se dotýká každého z Vás, našich cestujících, a tím je financování dopravního podniku a zodpovězení několika častých otázek týkajících se nákupů nových vozů a výpravy krátkých vozů o víkendech.

Financování

Jako každá jiná firma má dopravní podnik své výdaje a příjmy. Mezi výdaje patří především nákupy a servis vozů, mzdy zaměstnanců, údržba majetku a další. Příjmy tvoří peníze vybrané z jízdného. Pokud by ale jediným příjmem mělo být jízdné, znamenalo by to, že jízdné by muselo být zhruba třiapůlkrát vyšší, aby výdaje byly pokryty příjmy.

Městská veřejná doprava je ale veřejně prospěšná služba, kterou si pro své obyvatele objednává město. Objednává objem kilometrů, které dopravní podnik ročně ujede, linky, frekvenci spojů na jednotlivých linkách, a také určuje cenu jízdného. Za tuto službu platí město dopravnímu podniku prostřednictvím tzv., finanční kompenzace. Její výše je závislá na počtu ujetých kilometrů a příjmech vybraných z jízdného. Navýší-li tedy město cenu jízdného, předpokládá, že dojde ke snížení finanční kompenzace a tedy i výše platby, kterou musí za objednanou službu zaplatit.

Město dopravnímu podniku platí finanční kompenzaci formou měsíčních záloh, tedy dle stejného principu, jako když platíte zálohy na elektřinu nebo plyn. Po ukončení roku se porovnají skutečné náklady a zálohy, které PMDP přijaly, a příjmy z tržeb z jízdného a proběhne vyúčtování. Pokud město zaplatilo víc, dostane přeplatek zpátky, pokud méně, musí ho doplatit.

Nákup nových vozů

Finanční kompenzace pokrývá nejen náklady, ale poskytuje dopravnímu podniku i zisk. Tento zisk je používán na nákupy nových vozů a investice do stávajícího majetku. Za poslední dva roky nainvestovaly dopravní podniky do svého majetku přes 700 mil. Kč, a to především do vozů MHD. Tím dopravní podnik naplňuje závazek kvality dopravy, který je součástí smlouvy s městem. Nakupovány jsou vozy nízkopodlažní, aby bylo usnadněno nastupování a vystupování rodičům s kočárky a lidem se sníženou pohyblivostí, jako jsou lidé na invalidním vozíku nebo starší občané.

Sólo vozy o víkendu

Zvyšovat komfort pro cestující se snaží PMDP i tím, že na nejvíce vytížené linky jako je linka č. 30 nebo linka č. 16, nebo i na ostatní linky ve špičkách nasazuje velkokapacitní autobusové a trolejbusové vozy s délkou až 18 m. Kapacita u tramvají se obvykle zvyšuje tím, že ve špičkách jezdí co nejčastěji. V poslední době jste určitě viděli, že o víkendu nebo večer jezdí tramvaje ne v soupravě, jak bylo dlouhá léta zvykem, ale samostatně. Toto je z důvodu, že město objednává určitý objem kilometrů na rok a delší vozy vzhledem k vyšší kapacitě najedou více km. Aby byl tento nárůst vyrovnán, musí být někde kapacita ubrána a právě to se děje ve večerních hodinách a o víkendu, kdy nejsou vozy tolik naplněny.

Doufáme, že jsme vám tímto alespoň částečně vysvětlili některé aspekty fungování dopravních podniků. Pokud budete mít dotazy nebo náměty na další oblasti, které by Vás zajímaly, můžete nám je zaslat prostřednictvím našich webových stránek v sekci Napište nám -> Dotaz.

Zvyšujeme počet bezbariérových spojů

Trolejbus Škoda 26 Tr evidenční č. 545 vyjel v první den provozu na linku 11. Foto Zdeněk Kresa, 10. 9. 2012

Nový autobus Solaris Urbino 18 ulicí K Prokopávce opouští Severní Předměstí a míří přes další plzeňská předměstí na Borská Pole. Foto Ondřej Liška, 13. 9. 2012

Obnova vozového parku všech tří trakcí plynule pokračuje i v roce 2012. V rámci tramvajové trakce bude do konce roku dodáno 8 vozů typu Vario LFR.S s evidenčními čísly 346 – 353, přičemž první dva byly zařazeny do provozu 10. října. Jedná se o již známé provedení tramvají s nízkopodlažní střední částí, obnova tímto typem nízkopodlažních vozidel probíhá již třetím rokem. Dodán bude rovněž jeden vůz typu Vario LF Plus, který obdrží evidenční číslo 354. Tato tramvaj má díky použití nových podvozků sníženou podlahu i v přední a zadní části vozu.

Obnova trolejbusů pokračovala dodávkami trolejbusů Škoda 26 Tr a Škoda 27 Tr. Prvně uvedené vozy typu 26 Tr jsou standardní trolejbusy délky 12 metrů bez pomocného dieselového motoru, obdržely evidenční čísla 545 až 548 a byly zařazeny do provozu po dvojicích 7. 9. a 5. 10. Trolejbusů typu 27 Tr bylo dodáno v letošním roce celkem pět a s evidenčními čísly 540 až 544 byly zprovozněny postupně od 24. 2. do 20. 3. Vůz s číslem 540 jako jediný z této dodávky disponuje pomocným dieselovým motorem.

Mezi autobusy došlo k významné dodávce kloubových vozů Solaris Urbino 18. Celkem dvě čtveřice vozů s evidenčními čísly 541 až 548 se poprvé objevily v provozu 10. a 14. 8. Díky těmto komfortním a oblíbeným autobusům je možné zajistit od 1. 9. trvale všechna pořadí na linkách č. 30 a 41 velkokapacitními autobusy, což výrazně zlepšuje komfort pro velké množství cestujících. Dalších 7 autobusů délky 12 metrů bylo dodáno na konci září od výrobce SOR. Jedná se o plně nízkopodlažní autobusy typu NB 12. Autobusy s evidenčními čísly 549 až 555 byly zprovozněny 4. 10.

Díky pořizování nových, výhradně nízkopodlažních vozidel, stoupá úměrně tomu i počet garantovaných spojů linek MHD, do kterých je možný bezbariérový přístup. Při porovnání vývoje poměru spojů autobusových linek za období přibližně posledního půldruhého roku, bylo na jaře 2011 na všech autobusových linkách zajištěno autobusy s bezbariérovým přístupem necelých 58 % všech spojů, k 1. 9. letošního roku to je již přes 66 %. Díky nákupu nových vozů bylo možné mimo jiné zařadit garantované nízkopodlažní spoje na linky č. 52, 53, 54, plně nízkopodlažní se stala linka č. 41 a navýšen byl poměr bezbariérových spojů u linky č. 29.

Na trolejbusových linkách byl za stejné období (jaro 2011 – září 2012) podíl bezbariérových spojů ze všech navýšen ze 40 na 51 procent. Garantované bezbariérové spoje jezdí nyní i na linkách č. 17 a 18. Na páteřních tramvajových linkách, které přepraví nejvíce cestujících, došlo v uvedeném období k výraznému navýšení garantovaných spojů, a sice ze 45 na 66 %. Je otázkou již jen několika let, která trakce bude jako první disponovat pouze nízkopodlažními vozy.

E-shop Plzeňské karty

E-shop Plzeňské karty je nástrojem, jehož cílem je zjednodušit nákup dlouhodobého časového předplatného i dobíjení elektronické hotovosti na Plzeňskou kartu (PK), a nabízí tak větší pohodlí při používání veřejné dopravy v Plzni a systému IDP. Internetový obchod s intuitivním ovládáním umožní spravovat z domova nejen vaši PK, ale i karty všech členů vaší rodiny. Stačí zadat adresu e-shopu http://eshop.plzenskakarta.cz a postupovat podle instrukcí.

Platbu za dobité jízdné lze uhradit bankovním převodem nebo on-line platbou s pomocí platební karty. E-shop můžete využívat dvěma způsoby, buď jako anonymní nebo jako registrovaný uživatel. Pokud se rozhodnete pro registraci, získáte tak přehled o platných i neplatných kupónech časového předplatného na všech kartách, které byly k vašemu uživatelskému účtu přiřazeny. Budete si moci také zobrazit orientační zůstatky elektronických peněženek těchto karet a další informace o PK. Pro plnohodnotné využití uživatelského účtu je po registraci nutné provést bezplatnou autorizaci přiřazené PK v Zákaznickém centru PMDP. Zde stačí odevzdat vyplněný formulář „Žádost o přiřazení/odebrání Plzeňské karty k uživatelskému účtu e-shopu“ pro každou jednu přiřazenou kartu.

Po provedení nákupu v e-shopu PK je třeba ještě před cestou provést validaci (potvrzení) nakoupeného a již zaplaceného časového kupónu nebo elektronické hotovosti do paměti karty. Takový zápis lze provést kontaktem PK se zařízením, které má přístup k databázi systému PK. V současné době jsou pro validaci upraveny Samoobslužné zóny a prodejny PMDP. Od roku 2013 bude možné validaci provádět také na bankomatech České Spořitelny.

Další rozvoj e-shopu ještě zvýší komfort pro uživatele. V konečné fázi plánujeme umožnit validace transakcí z e-shopu přímo ve vozech MHD. Přesto věříme, že i před zavedením této funkcionality může e-shop přinést usnadnění některým skupinám uživatelů. Rodiče mohou nabít PK dětem, aniž by jim museli svěřovat hotovost či platební kartu. Touto cestou lze rovněž pomoci seniorům, kterým se může proces dobití karty na Samoobslužné zóně zdát příliš složitý. Samotná validace transakce je na Samoobslužné zóně již velmi jednoduchá a bez problémů ji zvládnou i děti.

Novinka pro rok 2013? Dobíjení v bankomatech!

V souvislosti s rozvojem Integrované dopravy Plzeňska (IDP) připravujeme velké rozšíření počtu dobíjecích míst Plzeňské karty (PK). Doposud si držitelé mohli dobít kartu u přepážek nebo v některé z 26 Samoobslužných zón. Od roku 2013 postupně vznikne 81 nových dobíjecích míst.

Novinku připravují PMDP ve spolupráci s Českou spořitelnou v podobě inovativní úpravy bankomatů pro dobíjení časového předplatného a elektronické peněženky na PK. Jedná se o jedinečné řešení, první svého druhu v ČR. Možnost dobití karty díky tomu již nebude jen výsadou Plzně a blízkého okolí, ale v návaznosti na budoucí rozšiřování systému IDP budou moci využívat bankomaty k dobíjení PK také obyvatelé dalších měst Plzeňského kraje. Využití bankomatu pro dobíjení PK nebude pro vás žádným způsobem zpoplatněno, nezávisle na tom, zda jste klientem České spořitelny či nikoliv. Bankomaty se tak stanou plnohodnotnou variantou Samoobslužných zón.

Doufáme, že si novou službu oblíbíte a stane se užitečným pomocníkem pro vaše cestování veřejnou dopravou.

Elektronické potvrzení o studiu

V loňském roce jsme úspěšně spustili spolu se SOU elektrotechnickým Plzeň pilotní provoz elektronického předávání potvrzení o studiu. Více než tisícovka studentů učiliště byla osvobozena od povinnosti nosit potvrzení o studiu v papírové podobě na zákaznická centra PMDP. Studentům stačí přiložit Plzeňskou kartu ke čtečce ve škole a veškerá další komunikace se odehrává jen mezi systémem dodaným konkrétní škole od PMDP a systémem Plzeňská karta.

Nyní již novou funkci karty může využít mnohonásobně více studentů: do projektu se postupně zapojila většina středních a vyšších odborných škol v Plzni. Přenos informace mezi školou a systémem obvykle netrvá déle než 2 hodiny, takže student může například cestou ze školy využít Samoobslužné zóny k nabití zlevněného předplatného a zcela se vyhnout návštěvě přepážek PMDP.

Elektronické potvrzení o studiu je využitelné pouze pro předplatné do zóny 001 Plzeň. Potvrzení o studiu pro předplatné do vnějších zón se nadále řídí přepravními podmínkami IDP.

Přeprava jízdních kol o víkendech

Popularita cyklistické dopravy po městě v Plzni neustále roste, i když ještě ani zdaleka nedosahuje takového rozsahu, jako například v našem partnerském městě, švýcarském Winterthuru. Tam i v sychravém zimním počasí potkáte denně stovky cyklistů, všech věkových kategorií, jedoucí v civilním oblečení do práce či na nákup. Obyvatelé si mohou v případě potřeby přepravit jízdní kolo trolejbusem, nebo si jej odložit v rozsáhlých cykloparkovištích a pokračovat dál do města veřejnou dopravou. Odborně se používání několika druhů dopravy během jedné cesty nazývá ***intermodalita***.

Jízdní kola přepravujeme jen **o víkendech a státních svátcích** ve všech našich dopravních prostředcích. Naším cílem je podat vstřícnou ruku té části veřejnosti, která využívá pro město ekologicky příznivou dopravu. Porucha jízdního kola, náhlá změna počasí, nebo vyčerpané dítě vracející se z výletu, to všechno jsou situace, kdy naše tramvaje a trolejbusy mohou pomoci. Na druhou stranu zatím neumožňujeme přepravu kol v pracovních dnech, především z důvodu častého kapacitního vytížení našich vozidel v rozličných časech od rána až do večera. Stejně tak chceme prioritně zabezpečit bezproblémový nástup maminek s kočárky a pohybově postižených cestujících na vozíku, pro které nízkopodlažní vozidla pořizujeme především.

Pravidla pro přepravu jízdních kol podrobně popisuje článek 7 našich ***Smluvních přepravních podmínek***, které naleznete například na webu www.pmdp.cz v menu Informace, ve vozidlech pak jejich stručný výtah.

Přepravné jízdního kola určuje tarif ve více variantách:

přestupné 30 min. - nákup v Cardmanu pomocí Plzeňské karty/jízdenky	16 Kč
přestupné 60 min. - nákup v Cardmanu pomocí Plzeňské karty/jízdenky	20 Kč
přestupné 35 min. – nákup SMS jízdenky	20 Kč
nepřestupné přepravné – mechanicky označená papírová jízdenka z předprodeje	18 Kč
nepřestupné přepravné – mechanicky označená papírová jízdenka zakoupená u řidiče	30 Kč

Nejprve se zeptejte řidiče, zda můžete nastoupit.

Pokud je ve vozidle kočárek nebo invalidní vozík, počkejte na další spoj.

Za jízdy jednou rukou držte kolo, druhou se držte vy. Kolo postavte řetězem ke stěně.

Rady pro pohodovou přepravu kol v plzeňské MHD

- Před nástupem do vozidla mějte po ruce jízdenku v hodnotě 18 Kč, nabitou Plzeňskou kartu, nebo doručenou SMS jízdenku v mobilu.
- Ve vozidle MHD je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola. Jedna osoba může přepravovat jen jedno jízdní kolo, děti do 12 let jen za doprovodu dospělého.
- Při příjezdu vozidla do zastávky znamením upozorněte řidiče, že chcete nastoupit. Můžete tak učinit posunkem nebo zeptáním se ústně. V každém případě můžete nastoupit jen s výslovným souhlasem řidiče! Z provozních důvodů může řidič přepravu jízdních kol odmítnout, např. při velké obsazenosti.
- Najděte dveře do vozidla označená piktogramem kočárku, bývají to druhé nebo třetí dveře.
- Před nastoupením si raději ještě ověřte, zda ve vyhrazeném prostoru ve vozidle není kočárek nebo invalidní vozík, nebo zda vedle vás nechce ještě někdo s kočárkem nebo vozíkem nastoupit. Vždy platí, že invalidní vozík a dětský kočárek mají přednost!
- Buďte ohleduplní! Vaše jízdní kolo může počkat na další spoj, pokud je dopravní prostředek plný cestujících anebo nastupuje maminka s kočárkem.
- Pokud řidič souhlasí s nástupem, upozorněte cestující ve voze, že chcete nastoupit s kolem.
- Při nástupu dbejte na to, abyste bicyklem nezranili či neušpinili cestující. Nechte cestující nejdříve vystoupit, netlačte se.
- Označte si papírovou jízdenku nebo si ji zakupte pomocí Plzeňské karty v Cardmanu. Při použití SMS jízdenky si tuto starost ušetříte.
- Uložte kolo do prostoru pro kočárky, nejlépe tak, aby řetěz a přehazovačka byly mezi kolem a stěnou vozidla. Při přepravě kola zodpovídáte za to, že neohrozíte a neušpiníte ostatní cestující i samotné vozidlo.
- Postavte se ke kolu tak, aby v případě náhlého zabrzdění kolo padalo na vás, nikoli na ostatní cestující.
- Při jízdě se jednou rukou držte, druhou přidržujte kolo a nejlépe jej ještě přibrzďujte, aby kolo při jízdě nemohlo popojíždět.
- Před výstupem upozorněte cestující kolem vás, například slovy „budu vystupovat s kolem.“ A opět platí: buďte ohleduplní!

S ohleduplností dojedete nejdál. Přejeme příjemnou cestu!

PS: Na stránkách www.plzenskonakole.cz naleznete řadů tipů k cestování na kole i jejich přepravy v prostředcích veřejné dopravy. S laskavým svolením autorky stránek přinášíme ukázku tří důležitých momentů při přepravě kol v MHD.

Ohlédnutí za výlukami v roce 2012

Opravy kolejiště v křižovatce Sirkové a Americké ulice.
Foto Jan Šlehofer, 4. 7. 2012

Na montáži trolejí spolupracovaly PMDP s firmou Elektroline. Místo tramvají jezdily autobusy, odkloněny byly i trolejbusy. ***Foto Zdeněk Kresa, 10. 7. 2012***

Od března 2012 trolejbusy využívají novou trat přes most Milénia.
Foto Zdeněk Kresa, 30. 3. 20 12

Rekonstrukce tramvajového oblouku v ulici Vejprnické a Terezie Brzkové.
Foto Jan Šlehofer, 11. 8. 2012

V letošním roce probíhalo na tramvajové a trolejbusové síti značné množství výluk, a to jak z důvodu obnov tratí, tak i z důvodu výstavby nové dopravní sítě na území města. Z těch nejvýznamnějších, které poznamenaly pravidelné linky dlouhodobě, či opakovaně byly výluky v Mikulášské ulici a pod viadukty u hlavního vlakového nádraží, ve Vejprnické ulici v předních Skvrňanech a v téže ulici a ulici Terezie Brzkové v zadních Skvrňanech. Tyto výluky se dotkly zejména tramvajových linek. Pro provoz autobusových a zejména pak trolejbusových linek byla stěžejní výluka vyvolaná uzavírkou Prokopovy ulici.

Společným jmenovatelem výluk z důvodu uzavírky Vejprnické ulice v předních Skvrňanech a Prokopovy ulice v centru je stavba 3. železničního koridoru. Práce ve Vejprnické ulici představovaly stavbu nového železničního mostu, v rámci kterých došlo v rozmezí od dubna do září celkem ke čtyřem uzavírkám trvajícím vždy po dobu celého víkendu. To uzavírka Prokopovy ulice, rovněž zapříčiněná stavbou nového železničního mostu, trvala od konce března do konce června. Všechny pravidelné linky vedené Prokopovou ulicí a manipulační jízdy trolejbusů mezi vozovnou a Mrakodrapem byly převedeny po nové trolejbusové trati přes most Milénia, Železniční a Koterovskou ulici.

Na ukončení uzavírky Prokopovy ulice navázala výluka tramvajových linek č. 1 a 2 v Mikulášské ulici, tj. v úseku mezi Mikulášským náměstím a Sirkovou ulicí. V tomto úseku došlo k výměně opotřebených kolejnic a panelů BKV a v samotné křižovatce s Americkou ulicí proběhla též výměna propadlého podloží za nové. Vyloučení provozu trvalo celkem 12 dní. V rámci těchto prací nebylo možné spojení tramvajové sítě s vozovnou na Slovanech, a proto byly tramvaje odstavovány v obratištích a na jinak v běžném provozu nevyužívaných kolejích. Nejen pro tuto akci, ale i pro další výluky do budoucna, kdy bude přerušené spojení s vozovnou, byla v točce linky č. 1 v Bolevci v červnu letošního roku vybudována pod jednou kolejí pracovní jáma pro údržbu tramvají.

Poslední v úvodu zmíněnou výlukou byla ta v zadních Skvrňanech, kde byly měněny po více než tři srpnové týdny oblouky tramvajového tělesa ve Vejprnické ulici a ulici Terezie Brzkové. Tramvajová linka byla ukončena úvratí ve Vejprnické a dále do sídliště byla vedena náhradní autobusová doprava.

Vstupenka = jízdenka

V rámci podpory využívání městské veřejné dopravy v Plzni, při cestách za volnočasovými aktivitami, jsme se inspirovali u zahraničních dopravních podniků, kde je model vstupenka = jízdenka již zaběhnutou a hojně využívanou praxí. Dlouholetou zkušenost mají a velmi dobře fungujícím vzorem jsou například města Švýcarska a Rakouska, respektive jejich dopravní podniky a tamní organizátoři masových akcí.

Základní myšlenkou tohoto modelu je vyhnout se dopravním kolapsům a zácpám ve městě, zajistit účastníkům konkrétní akce dopravu bez starostí, bez nutnosti hledat parkovací místo, bez starosti shánět jízdní doklad apod. Pro organizátora znamená tento model poskytnutí lepší, komplexnější služby, péči o návštěvníka, diváka nebo fanouška.

V současné době mohou vstupenku jako jízdenku pro MHD využít fanoušci plzeňských hokejových Indiánů, návštěvníci Divadla Alfa a návštěvníci vybraných akcí či projekcí v Měšťanské besedě. Tento model využil v letních měsících i Plzeňský Prazdroj, který tím podpořil myšlenku „alkohol za volant nepatří“ a ve vybraných restauracích po celé Plzni nabídl hostům, při konzumaci alespoň dvou piv, jízdenku na městkou veřejnou dopravu v pokladním dokladu.

Myšlenkou tohoto modelu není jen dopravní řešení masových akcí, ale obecně podpora využití městské veřejné dopravy při cestě. Udělejte něco i Vy pro sebe a lepší životní prostředí ve městě, ve kterém žijete a nechte auto doma, až pojedete za kulturou, za sportem nebo za přáteli. Nechte se svést a svezte se s námi.

Technologie dispečinku se stále rozšiřuje

Asi nejviditelnější novinkou dispečinku PMDP se v letošním roce staly panely tzv. inteligentních zastávek. Na šesti párech zastávek byly umístěny panely, které přinášejí aktuální informace z provozu.

Elektronický informační systém je propojen s Dynamickým dispečinkem a poskytuje cestujícím na zastávce „živě“textové a zvukové informace o dopravě. Panely zobrazují čísla linek, směr a čas do skutečného odjezdu nejbližších spojů. Časy předpokládaných odjezdů vypočítává server dispečinku podle okamžité polohy vozů MHD a posílá je panelů přímo po vlastní rádiové síti PMDP, zahrnují tedy aktuální velikost zpoždění jednotlivých spojů. Přínosem pro cestující je také možnost zobrazení textových zpráv z dispečinku, které budou informovat o změnách provozu, výlukách, uzavírkách, větších nehodách apod. Inteligentní zastávky se tak stávají jediným bezprostředním komunikačním kanálem, který dokáže cestující na zastávce informovat o situaci. Systém je vybaven i akustickým zařízením pro slabozraké a nevidomé. Panely dokážou přečíst informace o spojích z dané zastávky, stačí povel nevidomého stisknutím tlačítka speciálního ovladače. Akustický systém bude možné využít i pro hlášení v případě velmi závažných situací nebo ohrožení bezpečnosti cestujících a kolemjdoucích. V tomto případě může dispečer mluvit z reproduktoru přímo k cestujícím.

Panely naleznete v zastávkách Mrakodrap; U Práce, Americká; Výstaviště; Habrmannova; Lékařská fakulta, Karlovarská; Pod Záhorskem. Projekt byl realizován ve spolupráci se statutárním městem Plzeň a vedle městského rozpočtu byl spolufinancován ze zdrojů strukturálních fondů Evropské unie v rámci programu ROP NUTS II Jihozápad. Smyslem tohoto projektu je zlepšit kvalitu městské veřejné dopravy v Plzni, zvýšit její konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě. Jejím předpokladem je mimo jiné i včasný, aktuální a snadno dostupný informační servis. V současné době jednáme s městem o realizaci dalších panelů, které by se měly objevit přednostně na velkých přestupních uzlech, například u vlakového hlavního nádraží.

Poslední a zároveň nejviditelnější fází realizace projektu byl zkušební provoz panelů. *Foto Jan Šlehofer, 2. 6. 2012*

Dalším informačním zdrojem s vysokou návštěvností jsou již druhým rokem stránky jizdnirady.pmdp.cz, kde si cestující mohou vyhledat přehled nejbližších odjezdů a aktuálních zpoždění z kterékoli zastávky v Plzni (menu Panel odjezdů). Unikátem je též vyhledávač spojení, který navrhne spojení mezi místy zadanými například adresou a započte též aktuální zpoždění spojů MHD (menu Vyhledat spojení). Zpoždění jsou v obou případech zasílaná průběžně z našeho dispečinku. Obě aplikace jsou dostupné i v mobilní verzi pro všechny telefony s připojením na internet, a sice na stránkách m.jizdnirady.pmdp.cz. Novinkou v letošním roce bylo jejich provázání s QR kódy a NFC tagy na zastávkách. Tímto způsobem se snažíme jít s dobou a efektivními a zároveň levnými prostředky dostat aktuální informace k maximálnímu počtu cestujících. Stejně tak je i v republikovém měřítku ojedinělým počinem, že hlášení o náhlých událostech v dopravě posílá náš dispečink nejen na stránky PMDP, ale i na stále oblíbenější sociální síť Twitter. Účet twitter.com/#!/PMDPnews měl v listopadu již 329 následovníků (tzv. followers) a tento zájem nás velice těší.

Již méně viditelné pro cestující byla i další rozšíření systému Dynamický dispečink. Tím nejvýznamnějším bylo spuštění plně automatického stavění na přibližně desítce tramvajových a třiceti trolejbusových výhybek, které tento systém již podporují. Došlo k propojení ovládání výhybek a palubního počítače, do něhož byla přenesena inteligence generování povelů pro výhybky. Dále též pokračuje ladění a postupné rozšiřování preference MHD na světelně řízených křižovatkách. Dispečink PMDP též nově poskytuje údaje o spojích MHD a jejich zpoždění panelům na autobusovém a vlakovém nádraží, které realizoval Plzeňský kraj s organizátorem dopravy POVED v tomto roce.

Novinky v historických vozidlech PMDP

Za nejznámější historická vozidla PMDP bezesporu platí Křižík a červené vozy řady T původem z ČKD. K nim nedávno přibyl oblíbený trolejbus 9 Tr a v letošním roce byl zprovozněn i první renovovaný historický autobus. Pro laiky se na první pohled může jednat o stále běžný autobus, pro znalce však jde o již skutečného veterána, který tomuto přídomku musí pro obecnou veřejnost jen pár let dozrát. Původem plzeňský autobus Karosa B 731.04 z roku 1986 evidenčního čísla 348 prošel v dílnách PMDP důkladnou renovací do stavu po výrobě, včetně těch nejmenších detailů. Rekonstrukce vozu 348 využila situace, kdy ještě několik dalších vozů jezdí v provozu a kdy jsou dostupné některé díly, za pár let by se již řádně prodražila. Zprovozněn byl na jaře tohoto roku a stejně jako u ostatních historických tramvají a trolejbusu je možný pronájem zájemcům, například pro vyhlídkové jízdy, soukromé oslavy nebo svatby.

Na konci letošního roku bude dokončena renovace dalšího autobusu, vpravdě veterána a ikony historických vozidel, autobusu Škoda 760 RTO v městském provedení. Tento nevšední a vzácný exemplář bude představen veřejnosti na jaře příštího roku.

O svezení historickými vozidly je zájem i v jiných městech. Provozovatel MHD v Mariánských Lázních, společnost MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o., si od PMDP pronajal na oslavy výročí 110 let elektrické městské dopravy trolejbus Škoda 9 TrHT, a tak jste se mohli s tímto vozem o posledním zářijovém víkendu svézt i v jednom z nejmenších a nejkrásnějších trolejbusových provozů na světě, v Mariánských Lázních. Trolejbus budil patřičný zájem a o cestující nebyla nouze po oba dny oslav 28. a 29. 9.

Čerstvě zrenovovaná Karosa se přijela ukázat na náměstí Republiky. I ona se brzy stane pro cestující nevšedním zážitkem. ***Foto Ondřej Liška, 10. 5. 2012***

Unikátní trolejbus 3 Tr je zpět

V červnu 2012 byl v plzeňské Techmanii představen historický trolejbus Škoda 3 Tr3 č. 119. Ten byl v Plzni zprovozněn spolu s dalšími sériovými vozy v roce 1947. S cestujícími jezdil až do roku 1967, kdy byl po vyřazení úředně sešrotován. Čtvrt století o něm nikdo nevěděl, až jej v roce 1992 jako vrak v bývalém státním statku v Lípě u Úněšova objevil plzeňský památkář Ing. Pavel Domanický. Cesta k záchraně však nebyla jednoduchá, trolejbus našel dočasné útočiště v leteckém muzeu ve Zruči. Až v roce 1997 se podařilo přetáhnout trolejbus do depozitáře škodováckého muzea, kde čekal na peníze k renovaci. Finance nakonec získala Techmania (následník muzea Škoda) až v roce 2010 z fondů na rekonstrukci památek. 22. 12. 2010 byl trolejbus poslán na totální rekonstrukci do Žamberka. Sedmnáctiměsíční oprava se v podstatě rovnala výrobě nového trolejbusu. Slavnostní představení renovovaného vozu se konalo 7. 6. 2012 v plzeňské Techmanii. Ve veřejné soutěži o přezdívku trolejbusu vyhrálo jméno „Terka“, kterou vymyslel pětiletý David Matěj z Plzně s maminkou Miroslavou v předvečer finále soutěže.

Typ Škoda 3 Tr v Plzni v roce 1941 zahajoval trolejbusovou dopravu. Kromě vozu 119 se podařilo zachránit ještě vůz 101, jenž je úplně prvním zástupcem typu 3 Tr vůbec a dosud čeká na renovaci v Technickém muzeu v Brně. Unikátní plzeňský trolejbus 119 neboli Terka je k vidění v hale Techmanie každý den, ale zatím není kvůli chybějící elektrovýzbroji schopna provozu v ulicích. Rekonstrukce však její pozdější doplnění umožňuje. Přijďte si připomenout, jak se v Plzni cestovalo v 50. a 60. letech. Svým zájmem možná přispějete k tomu, že vůz bude oživen a opět se projede plzeňskými ulicemi. To by byla paráda!

Plzeňský historický trolejbus 9 Tr se stal ozdobou oslav v Mariánských Lázních.
Foto Jan Šlehofer, 29. 9. 2012

Pronajměte si historické vozidlo!

Jak jistě víte, máme ve své flotile kromě standardních vozidel i několik historických. Celkem se pyšníme sedmi historickými vozy, z nichž nejstarší je Křižíkova tramvaj, která poprvé vyjela do plzeňských ulic před 113 lety.

Každoročně organizujeme několik akcí pro veřejnost, kdy se můžete svézt těmito historickými skvosty v rámci zvláštního jízdního řádu. Standardně tyto jízdy spojujeme s květnovými Oslavami osvobození, Historickým víkendem a dalšími svátky. Velké oblibě se při těchto jízdách těší i nedávno rekonstruovaný trolejbus Škoda 9 Tr z roku 1979. Fanoušci historie veřejné dopravy se již těší na další „poklad“ v podobě autobusu RTO. Aktuální informace o chystaných jízdách uvádíme vždy v dostatečném časovém předstihu na www.pmdp.cz a v denním tisku.

Během roku také nabízíme možnost pronájmu všech historických vozů pro soukromé i firemní akce (ale pozor - u některých je omezena provozní doba ročním obdobím). Pokud máte zájem o netradiční místo pro vaši svatbu, oslavu nebo setkání s přáteli, kolegy či obchodními partnery, historická vozidla vám nabízejí jedinečný zážitek. Jízdy historickými vozy zajisté zpestří vámi pořádané konference, společenské či kulturní akce.

Jako novinku pro všechny zájemce o pronájem historických Vozidel připravujeme pro rok 2013 nabídku zajímavých balíčků a možnost uplatnění slevy na pronájem pro držitele Plzeňské karty. Budou připraveny například: Dětská narozeninová jízda (s programem a občerstvením přímo ve voze), Svatební balíček, Projížďky historickým centrem vč. prohlídky památek s průvodcem (lze zajistit průvodce i v cizích jazycích), Noční projížďka Plzní a další novinky.

K zážitkovému svezení nabízíme těchto sedm vozidel:

Tramvaj Křižík & Brožík č. 18 z roku 1899

Nejstarší provozuschopná elektrická tramvaj ve střední Evropě z dílny Václava Brožíka a Františka Křižíka. 29. června 1899 zahajovala pravidelný tramvajový provoz v Plzni, tehdy s přídomkem „primátorský vůz“, a do plzeňských ulic vyjela jako úplně první.

Tramvaj ČKD T1 č. 121 z roku 1956

Jedná se o původní plzeňský vůz s evidenčním číslem 121. Vůz T1 je typický svým podélným uspořádáním sedaček pro cestující zády k oknům, stanovištěm pro průvodčího a lištovou dřevěnou podlahou. Kvůli vzhledu se tramvaje T1 přezdívaly Žehlička.

Tramvaj ČKD T2 č. 133 z roku 1958

Nástupcem úzkých „T é - j e d n i č e k“ byly již mnohem širší a prostornější vozy řady T2. V 60. letech bylo do Plzně dodáno celkem 26 kusů. Původem ostravský vůz se honosí replikami původních koženkových sedadel a pokladnou pro průvodčího.

Tramvaj ČKD T3 č. 192 z roku 1975

Naše historická T3 je unikátní svým původním provedením: odporovou elektrickou výzbrojí, klasickým pantografem, laminátovými sedačkami, p o l o o t e v ř e n ý m stanovištěm řidiče, podlahou s drážkovanou pryží a klasickými plechovými cedulemi.

Trolejbus ŠKODA 9Tr č. 323 z roku 1979

Trolejbusy Škoda 9 Tr se vyráběly v letech 1961 - 1982 v závodě Škoda Ostrov nad Ohří. Vůz č. 323 byl ve službě pod plzeňskou trolejí od roku 1979 do listopadu 1991. Po kompletní rekonstrukci byl tento vůz v roce 2011 představen veřejnosti.

Autobus KAROSA B 731 č. 348 z roku 1986

Karosa Vysoké Mýto vyráběla autobusy řady 700 v letech 1981 až 1997. Autobus č. 348 se letos, 10 letpo vyřazení dočkal kompletní renovace. Je výjimečný svým motorem, nápravami, uspořádáním interiéru, materiálem sedadel a spoustou dalších detailů.

Autobus Škoda 706 RTO (ilustr. foto)

Tyto autobusy se v plzeňské MHD vyskytovaly od konce 50. až do začátku 80. let. Dnes jsou legendou mezi autobusy vyráběnými v Československu. Na původním plzeňském vozu je dokončována rekonstrukce a veřejnosti bude představen na jaře roku 2013.

Pokud Vás možnost jízdy historickými vozidly zaujala a chtěli byste získat bližší informace o možnostech jízd, kontaktujte nás **e-mailem: historickavozidla@pmdp.cz nebo na tel. č.: 378 037 492 a také na mobil. tel.: 724 901 453.**

Zajištění vánočního, silvestrovského a novoročního provozu MHD v Plzni 2012/2013

Pátek 21. 12. 2012

Plný provoz.

Sobota 22. 12. 2012

Provoz podle sobotních jízdních řádů.

Neděle 23. 12. 2012

Provoz podle nedělních jízdních řádů.

Pondělí 24. 12. 2012

Provoz podle sobotních jízdních řádů do cca 19. hodiny.

Tramvaje

V období mezi 19. a 4. hodinou bude na lince č. 1 a 2 zajištěn noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min. a na lince č. 4 v intervalu cca 25 – 30 min.

Linka č. 1 – odjezdy ze Slovan
18.57, 19.07, 19.27, 20.07, 20.57, 21.47, 22.37, 23.27, 0.27, 1.17, 2.07, 2.57, 3.42.

Linka č. 1 – odjezdy ze Solní ul. do Bolevce
19.08, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 1 – odjezdy z Bolevce
18.57, 19,08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.58, 21.48, 22.38, 23.28, 0.28, 1.18, 2.08, 2.58, 3.43, 4.13.

Linka č. 1 – odjezdy ze sadů 35 na Slovany
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 2 – odjezdy ze Světovaru
18.51, 19.06, 19.26, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41.

Linka č. 2 – odjezdy ze Solní ul. do Skvrňan
19.04, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 2 – odjezdy ze Skvrňan
19.00, 19.06, 19.26, 19.46, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41, 4.11.

Linka č. 2 – odjezdy ze sadů 35 na Světovar
19.12, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 4 – odjezdy z Bor
18.59, 19.10, 19.30, 19.50, 20.10, 20.37, 21.00, 21.27, 21.50, 22.17, 22.40, 23.07, 23.30, 0.02, 0.30, 0.57, 1.20, 1.47, 2.10, 2.37, 3.00, 3.27, 3.45, 4.12*.
* jede jen do zastávky „U Práce, Klatovská“ a dále na Slovany

Linka č. 4 – odjezdy ze sadů 35 na Košutku
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Linka č. 4 – odjezdy z Košutky
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.35, 20.58, 21.25, 21.48, 22.15, 22.38, 23.05, 23.28, 0.00,
0.28, 0.55, 1.18, 1.45, 2.08, 2.35, 2.58, 3.25, 3.43, 3.55*, 4.10*.
* jede jen do zastávky „V sadech Pětatřicátníků“ a dále na Slovany

Linka č. 4 – odjezdy ze sadů 35 na Bory
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Trolejbusy

Provoz linky č. 11 bude ukončen po 19. hodině, linek č. 12 a 15 po 23. hodině. Na linkách č. 13 a 16 bude zajištěn v období mezi 19. a 4. hodinou noční provoz v intervalu cca 50 - 60 min.

Linka č. 11 – odjezdy z Ústředního hřbitova
19.09, 19.16*, 19.24*, 19.39*
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 11 – odjezdy z CAN
18.48, 19.03, 19.18

Linka č. 12 – odjezdy z Nové Hospody
18.50, 19.14, 19.34L, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44L, 23.34, 00.09*.
L – jede do Letkova
* - jede jen do zast. Mrakodrap

Linka č. 12 – odjezdy z Letkova
20.13, 23.33.

Linka č. 12 – odjezdy z Božkova
18.58, 19.19*, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 00.01*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 13 – odjezdy z Doubravky
18.55, 19.15, 19.42, 20.22, 21.12, 22.02, 22.52, 23.42, 0.42, 1.32, 2.22, 3.12, 3.55*.
* - jede jen do zastávky „U Trati“

Linka č. 13 – odjezdy z Černic
18.45, 18.55, 19.10, 19.27*, 19.50, 20.40, 21.30, 22.20, 23.10, 0.10, 1.00, 1.50, 2.40, 3.25, 3.51*.
* - jede jen do zastávky „Zimní stadion“

Provoz zákaznických spojů linky č. 13 k Olympii bude ukončen již po 15. hodině, provoz do zastávky Černice, K Cihelnám bude ukončen po 18. hodině. Poslední odjezd ze zastávky Černice, nákupní zóna je v 16.09. Poslední odjezd ze zastávky Černice, K Cihelnám je v 18.42.

Linka č. 15 – odjezdy z Lobez
18.34B, 18.49N, 18.58*, 19.19N, 19.28*, 19.59N, 20.49N, 21.39N, 22.29N, 23.10*, 0.00*.
B - jede do konečné Borská pole, Teslova
N - jede do konečné Nová Hospoda
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 15 – odjezdy z Teslovy
18.47, 19.14.

Linka č. 15 – odjezdy z Nové Hospody
18.31, 19.01, 19.34, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44, 23.34.

Linka č. 16 – odjezdy z Doubravky
18.53, 19.05, 19.17, 19.57, 20.23*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.19*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 16 – odjezdy z Bor
18.46, 18.56, 19.16, 19.36, 19.56, 20.16, 21.06, 21.56, 22.46, 23.36, 0.36, 1.26, 2.16, 3.06, 3.51, 4.01*.
* - jede jen do zast. Mrakodrap

Autobusy

Provoz denních linek podle sobotních jízdních řádů bude postupně ukončen mezi 19. a 20. hodinou. V noci na 25. 12. 2012 provoz nočních linek N1 – N6 beze změn.

Časy odjezdů posledních spojů jednotlivých linek:

Linka č. 20
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 19:23
z Bílé Hory v 19:55

Linka č. 21
z Bor do Litic ve 20:20
z Litic na Bory ve 20:35

Linka č. 24
z Bor 19:11
ze Skvrňan v 19:38

Linka č. 26
z Bor do Nové Vsi v 19:35
z Nové Vsi v 19:56
ze Lhoty v 19:59

Linka č. 27
od Mrakodrapu v 19:29
z Košutky ve 20:12

Linka č. 28
od CANu k Papírně Bukovec v 18:30
od CANu do Bukovce v 19:15
od Papírny Bukovec v 19:06
z Bukovce v 19:10 a 19:55

Linka č. 29
z Doubravky v 19:28
z Teslovy ul. v 19:03

Linka č. 30
z Teslovy ul. na Košutku v 19:19
z Bor na Košutku v 19:13, 19:28, 19:43
z Košutky do Teslovy ul. v 18:51
z Košutky na Bory v 19:06, 19:21, 19:36

Linka č. 32
z Bor přes Podhájí k nákupní zóně Černice v 19:50
od nákupní zóny Černice přes Podhájí na Bory ve 20:17

Linka č. 33
od Muzea v 19:25
z Košutky v 19:55

Linka č. 34
v provozu beze změn

Linka č. 35
ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Křimic v 18:40
ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Malesic v 17:55
z Křimic v 19:46
z Malesic v 19:02
z Radčic v 19:05 a 19:50

Linka č. 41
z Křimic na Vinice v 19:05
od CANu na Vinice v 19:30
z Vinic do Křimic v 18:18
z Vinic k CANu v 19:33
z Vinic do sadů Pětatřicátníků v 19:48

Linka č. 51
ze Slovan do Koterova v 19:40
z Koterova na Slovany v 19:55

Linka č. 52
z Doubravky do Chrástu v 16:45
z Chrástu do Doubravky v 17:05

Linka č. 53
z Doubravky do Kyšic v 19:15
z Kyšic do Doubravky v 19:30

Linka č. 54
z Doubravky do Nové Huti v 17:46
z Nové Huti do Doubravky v 18:09

Úterý 25. 12. 2012

Provoz dle nedělních jízdních řádů od cca 8. hodiny.

Tramvaje

Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle pravidelných nedělních jízdních řádů. Provoz do 5. hodiny ranní viz noční provoz 24. 12. 2012.

Trolejbusy

Provoz linek č. 12, 13, 15, 16 a 17 od cca 4. hodiny ranní podle pravidelných nedělních jízdních řádů. Provoz do 5. hodiny ranní na linkách č. 13 a 16 viz noční provoz 24. 12. 2012.

Linka č. 11
Provoz zahájen v cca 8 hodin a dále podle pravidelných nedělních jízdních řádů.
- odjezdy z Ústředního hřbitova:
7.54, 8.09, 8.24, ...
- odjezdy z CAN
7.33, 8.18, 8.33, ...

Linka č. 13 celodenně nezajíždí k nákupnímu centru Olympia, spoje jsou ukončeny v zastávce „Černice, K Cihelnám“.

Autobusy

Provoz podle nedělních jízdních řádů. První spoje autobusových linek pojedou mezi 7. a 8. hodinou, mimo linek č. 30 a 41, které začnou jezdit již kolem 6. hodiny ranní. Linka č. 30 nebude celodenně zajíždět do zastávky „Úněšovská, Globus“, spoje ze zastávky „Košutka, Krašovská“ budou odjíždět o dvě minuty déle, než je uvedeno na jízdním řádu. Spoj linky č. 30 z Košutky ve 22:19 rovněž nepojede. Noční linky N1 – N6 beze změn.

První spoje autobusových linek pojedou následovně:

Linka č. 20
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 8:08
z Bílé Hory v 8:40

Linka č. 21
z Bor do Litic v 7:20
z Litic na Bory v 7:33

Linka č. 24
z Bor v 8:21
ze Skvrňan v 8:38

Linka č. 26
z Bor do Lhoty v 7:35
ze Lhoty v 7:54

Linka č. 27
od Mrakodrapu v 8:29
z Košutky v 9:12

Linka č. 28
od CANu k Papírně Bukovec v 8:00
od Papírny Bukovec v 8:41
z Bukovce v 8:45

Linka č. 29
z Doubravky v 8:28
z Teslovy ul. v 9:03

Linka č. 30
z Bor do Teslovy ul. v 5:50, 6:30, 7:30
z Teslovy na Košutku v 6:07, 7:19, 8:19
z Bor na Košutku v 6:16, 6:36, 6:56, 7:13
z Košutky do Teslovy v 7:51
z Košutky na Bory v 7:06, 7:21, 7:36
Další omezení provozu linky 30 dne 25. 12. 2012 viz výše.

Linka č. 32
z Bor přes Podhájí k nákupní zóně Černice v 7:45
od nákupní zóny Černice přes Podhájí na Bory v 8:07

Linka č. 33
od Muzea v 8:00
z Košutky v 8.30

Linka č. 34
v provozu beze změn

Linka č. 35
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Křimic v 8:12
ze zastávky „Mrakodrap“ přes Radčice do Malesic v 7:27
z Křimic v 9:16
z Malesic v 8:32
z Radčic v 8:35 a 9:20

Linka č. 41
ze sadů Pětatřicátníků na Vinice v 5:48, 6:33, 6:48, 7:03, 7:18
od CANu na Vinice v 6:30, 6:45, 7:00, 7:15
z Vinic k CANu v 6:00, 6:45, 7:02
z Vinic do Křimic v 7:17
z Křimic na Vinice v 8:33

Linka č. 51
ze Slovan do Koterova v 7:45
z Koterova na Slovany v 8:00

Linka č. 52
z Doubravky do Chrástu v 10:45
z Chrástu do Doubravky v 11:05

Linka č. 53
z Doubravky do Červeného Hrádku v 7:45
z Červeného Hrádku do Doubravky v 7:54

Linka č. 54
v provozu beze změn

Středa 26. 12. 2012

Provoz podle nedělních jízdních řádů.

Čtvrtek 27. a pátek 28. 12. 2012

Tramvaje

Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

Trolejbusy

Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů.

Provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn.

Linka č. 10 nejede.

Autobusy

Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách.

Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 provoz podle prázdninového grafikonu.

Linka č. 34 bude v provozu podle vánočního jízdního řádu.

Sobota 29. 12. 2012

Provoz podle sobotních jízdních řádů.

Neděle 30. 12. 2012

Provoz podle nedělních jízdních řádů.

Pondělí 31. 12. 2012

Tramvaje

Provoz podle prázdninových jízdních řádů do 19. hodin. V období mezi 19. a 4 hodinou bude na lince č. 1 a 2 zajištěn noční provoz v intervalu cca 50 – 60 min. a na lince č. 4 v intervalu cca 25 – 30 min.

Linka č. 1 – odjezdy ze Slovan
18.57, 19.07, 19.27, 20.07, 20.57, 21.47, 22.37, 23.27, 0.27, 1.17, 2.07, 2.57, 3.42.

Linka č. 1 – odjezdy ze Solní ul. do Bolevce
19.08, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 1 – odjezdy z Bolevce
18.57, 19,08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.58, 21.48, 22.38, 23.28, 0.28, 1.18, 2.08, 2.58, 3.43, 4.13.

Linka č. 1 – odjezdy ze sadů 35 na Slovany
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 2 – odjezdy ze Světovaru
18.51, 19.06, 19.26, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41.

Linka č. 2 – odjezdy ze Solní ul. do Skvrňan
19.04, 19.20, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55.

Linka č. 2 – odjezdy ze Skvrňan
19.00, 19.06, 19.26, 19.46, 20.06, 20.56, 21.46, 22.36, 23.26, 0.26, 1.16, 2.06, 2.56, 3.41, 4.11.

Linka č. 2 – odjezdy ze sadů 35 na Světovar
19.12, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 0.40, 1.30, 2.20, 3.10, 3.55, 4.23.

Linka č. 4 – odjezdy z Bor
18.59, 19.10, 19.30, 19.50, 20.10, 20.37, 21.00, 21.27, 21.50, 22.17, 22.40, 23.07, 23.30, 0.02, 0.30, 0.57, 1.20, 1.47, 2.10, 2.37, 3.00, 3.27, 3.45, 4.12*.
* jede jen do zastávky „U Práce, Klatovská“ a dále na Slovany

Linka č. 4 – odjezdy ze sadů 35 na Košutku
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Linka č. 4 – odjezdy z Košutky
18.57, 19.08, 19.28, 19.48, 20.08, 20.35, 20.58, 21.25, 21.48, 22.15, 22.38, 23.05, 23.28, 0.00,
0.28, 0.55, 1.18, 1.45, 2.08, 2.35, 2.58, 3.25, 3.43, 3.55*, 4.10*.
* jede jen do zastávky „V sadech Pětatřicátníků“ a dále na Slovany

Linka č. 4 – odjezdy ze sadů 35 na Bory
19.08, 19.20, 19.40, 20.00, 20.20, 20.45, 21.10, 21.35, 22.00, 22.25, 22.50, 23.15, 23.40, 0.10, 0.40, 1.05, 1.30, 1.55, 2.20, 2.45, 3.10, 3.35, 3.55.

Trolejbusy

Provoz podle pravidelných jízdních řádů (linky 11, 14, 15 a 18) nebo prázdninových jízdních řádů (linky 12, 13, 16 a 17) do 19. hodin, dále provoz upraven.

Provoz linek č. 11, 14, 17 a 18 bude ukončen po 19. hodině, linek č. 12 a 15 po 23. hodině.

Na linkách č. 13 a 16 bude zajištěn v období mezi 19. a 4. hodinou noční provoz v intervalu cca 50 - 60 min.

Linka č. 10 nejede.

Linka č. 11 – odjezdy z Ústředního hřbitova
19.09, 19.16*, 19.24*, 19.39*
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 11 – odjezdy z CAN
18.48, 19.03, 19.18

Linka č. 12 – odjezdy z Nové Hospody
18.50, 19.14, 19.34L, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44L, 23.34, 00.09*.
L – jede do Letkova
* - jede jen do zast. Mrakodrap

Linka č. 12 – odjezdy z Letkova
20.13, 23.33.

Linka č. 12 – odjezdy z Božkova
18.58, 19.19*, 19.40, 20.20, 21.10, 22.00, 22.50, 23.40, 00.01*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 13 – odjezdy z Doubravky
18.55, 19.15, 19.42, 20.22, 21.12, 22.02, 22.52, 23.42, 0.42, 1.32, 2.22, 3.12, 3.55*.
* - jede jen do zastávky „U Trati“

Linka č. 13 – odjezdy z Černic
18.45, 18.55, 19.10, 19.27*, 19.50, 20.40, 21.30, 22.20, 23.10, 0.10, 1.00, 1.50, 2.40, 3.25, 3.51*.
* - jede jen do zastávky „Zimní stadion“

Provoz zákaznických spojů linky č. 13 k Olympii bude ukončen již po 15. hodině, provoz do zastávky Černice, K Cihelnám bude ukončen po 18. hodině. Poslední odjezd ze zastávky Černice, nákupní zóna je v 16.03. Poslední odjezd ze zastávky Černice, K Cihelnám je v 18.42.

Linka č. 14 – odjezdy od Hlavního nádraží
19.00.

Linka č. 14 – odjezdy z Bor
18.42, 19.20*.
*-jedejendozastávky„Zimnístadion“

Linka č. 15 – odjezdy z Lobez
18.34B, 18.49N, 18.58*, 19.19N, 19.28*, 19.59N, 20.49N, 21.39N, 22.29N, 23.10*, 0.00*.
B - jede do konečné Borská pole, Teslova
N - jede do konečné Nová Hospoda
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 15 – odjezdy z Teslovy
18.47, 19.14.

Linka č. 15 – odjezdy z Nové Hospody
18.31, 19.01, 19.34, 20.14, 21.04, 21.54, 22.44, 23.34.

Linka č. 16 – odjezdy z Doubravky
18.53, 19.05, 19.17, 19.57, 20.23*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.19*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 16 – odjezdy z Bor
18.46, 18.56, 19.16, 19.36, 19.56, 20.16, 21.06, 21.56, 22.46, 23.36, 0.36, 1.26, 2.16, 3.06, 3.51, 4.01*.
* - jede jen do zast. Mrakodrap

Linka č. 16 – odjezdy z Doubravky
18.53, 19.05, 19.17, 19.57, 20.23*, 20.47, 21.37, 22.27, 23.17, 0.17, 1.07, 1.57, 2.47, 3.33, 4.19*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 16 – odjezdy z Bor
18.46, 18.56, 19.16, 19.36, 19.56, 20.16, 21.06, 21.56, 22.46, 23.36, 0.36, 1.26, 2.16, 3.06, 3.51, 4.01*.
* - jede jen do zast. Mrakodrap

Linka č. 17 – odjezdy z Doubravky
17.35, 18.47*.
* - jede jen do zast. Hl. nádr. ČD, Americká

Linka č. 17 – odjezdy z Nové Hospody
18.11.

Linka č. 18 – odjezdy z CAN
17.56.

Linka č. 18 – odjezdy z Teslovy
18.14.

Autobusy

Provoz denních linek podle jízdních řádů platných pro pracovní dny bude postupně ukončen mezi 19. a 20. hodinou. V noci na 1. 1. 2013 bude provoz nočních linek N1 – N6 beze změn.

Časy odjezdů posledních spojů jednotlivých linek:

Linka č. 20
od Mrakodrapu na Bílou Horu v 19:45
z Bílé Hory ve 20:30

Linka č. 21
z Bor do Litic ve 20:20
z Litic na Bory ve 20:30

Linka č. 22
v provozu beze změn

Linka č. 23
v provozu beze změn

Linka č. 24
z Bor 19:35
ze Skvrňan v 19:54

Linka č. 25
v provozu beze změn

Linka č. 26
z Bor do Lhoty v 19:35
ze Lhoty v 19:55

Linka č. 27
od Mrakodrapu v 19:29
z Košutky ve 20:12

Linka č. 28
od CANu k Papírně Bukovec v 19:30
od CANu do Bukovce v 19:00
od Papírny Bukovec v 20:06
z Bukovce v 19:40 a 20:10

Linka č. 29
z Doubravky v 20:09
z Teslovy ul. v 19:35

Linka č. 30
z Teslovy ul. na Košutku ve 20:09
od Západočeské univerzity na Košutku v 19:45, 20:00, 20:15
z Košutky do Teslovy ul. ve 20:00
z Košutky k Západočeské univerzitě v 19:30, 19:45

Linka č. 31
v provozu beze změn

Linka č. 32
z Bor k nákupní zóně Černice v 19:45
od nákupní zóny Černice na Bory ve 20:12

Linka č. 33
od Muzea v 19:37
z Košutky ve 20:10

Linka č. 34
v provozu beze změn

Linka č. 35
ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Křimic v 19:00
ze zastávky „Hl. nádr. ČD, U Ježíška“ přes Radčice do Malesic v 19:30
z Křimic v 19:36
z Malesic v 19:57
z Radčic v 19:40 a 20:00

Linka č. 36
v provozu beze změn

Linka č. 40
od Muzea v 18:52
z Košutky v 19:25

Linka č. 41
z Křimic k CANu v 19:55
od CANu na Vinice v 19:55
z Vinic do Křimic v 19:00
z Vinic k CANu ve 20:00
z Vinic do sadů Pětatřicátníků ve 20:10, 20:20

Linka č. 51
ze Slovan do Koterova v 19:45
z Koterova na Slovany ve 20:00

Linka č. 52
z Doubravky do Bušovic v 19:50
z Bušovic do Doubravky ve 20:19

Linka č. 53
z Doubravky do Kyšic v 18:55
z Kyšic do Doubravky v 19:09
z Doubravky do Červeného Hrádku v 19:25
z Červeného Hrádku do Doubravky v 19:13 a 19:33

Linka č. 54
z Doubravky do Nové Huti v 19:45
z Nové Huti do Doubravky ve 20:01

Linka č. 56
z Vinic do Města Touškov v 19:20
z Města Touškov k CANu ve 20:05

Úterý 1. 1. 2013

Provoz ve stejném rozsahu jako 25. 12. 2012.

Středa 2. 1. 2013

Tramvaje

Provoz linek č. 1, 2 a 4 podle prázdninových jízdních řádů.

Trolejbusy

Provoz linek č. 12, 13, 16 a 17 podle prázdninových jízdních řádů,
provoz linek č. 11, 14, 15 a 18 beze změn. Linka č. 10 nejede.

Autobusy

Provoz podle jízdních řádů platných pro pracovní dny, mimo školních spojů a spojů opoznámkovaných, že nejedou o školních prázdninách. Na lince č. 34 obnoven plný provoz. Na linkách č. 24, 29, 30, 33, 40, 41 a 56 nadále provoz podle prázdninového grafikonu.

Od čtvrtka 3. 1. 2013

Na všech linkách MHD zahájen plný provoz.

Lednová soutěž

Vyhrajte na Hitrádiu FM Plus celoroční jízdné ZDARMA!

Ve spolupráci s Hitrádiem FM Plus jsme připravili na leden zábavnou soutěž pro všechny! Stačí poslouchat vysílání Hitrádia FM Plus a odhalit TAJEMNÉHO PASAŽÉRA. Vaší odměnou bude pohodlné cestování zadarmo. Startujeme už 7. 1. 2013. Více informací ve vysílání Hitrádia FM Plus.

Hitrádio FM Plus 105,8 106,1 107,4 FM

Poznejte svou Plzeň s Plzeňskou kartou

Oslavte s Plzeňským Prazdrojem a Bonusovým programem Plzeňské karty výročí 170 let od uvaření první várky proslulého piva Pilsner Urquell a navštivte s vaší Plzeňskou kartou prohlídkové trasy Prazdroj, Gambrinus a Pivovarské muzeum.

V rámci pořádané akce je celková cena všech tří prohlídek pro držitele Plzeňské karty zvýhodněna na symbolickou cenu 170 Kč. Návštěvníci starší 18 let se rovněž mohou zapojit do doprovodné soutěže, v níž mohou získat zlaté a stříbrné pamětní medaile v hodnotě 9 500 Kč a 1 500 Kč. Akce probíhá od 5. 10. 2012 a bude trvat do 31. 3. 2013. Více informací a pravidla soutěže naleznete na www.prazdrojvisit.cz.

Často se ptáte – tarifní zásady

V roce 2012 nastaly dvě zásadní změny. Jednak začal 1. ledna platit nový tarif Integrované dopravy Plzeňska (IDP) na území města Plzně, který určuje výši jízdného a nárok na zlevněné jízdné a bezplatnou přepravu pro jednotlivé jízdné i předplatné v zóně 001 Plzeň (pro předplatné všem dopravcům, pro jednotlivé jízdné pouze PMDP), a druhá zásadní změna přišla 1. dubna, kdy bylo území IDP rozděleno do 25 tarifních zón.

Přestože změny platí již několik měsíců, neustále nám chodí mnoho dotazů právě k této oblasti, a proto níže uvádíme znovu výtah toho nejdůležitějšího.

Je třeba si uvědomit, že platí jiná pravidla pro využití jednotlivého jízdného a jiná pravidla pro využití časového předplatného.

Například žák/student má ve vozidlech PMDP nárok na zlevněné jednotlivé jízdné pouze do dne 15. narozenin, ale zlevněné časové předplatné má nárok (při splnění dalších podmínek – doložení potvrzení o studiu apod.) využívat až do dovršení 26 let.

U cestujících do 70 let pobírajících starobní nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně je pro možnost využití zlevněného jednotlivého jízdného ve vozidlech PMDP nezbytné být držitelem Plzeňské karty s aktivovaným „nárokem na zlevněné jízdné“. To znamená, že pokud cestující nevlastní Plzeňskou kartu nebo na ni nemá aktivován „nárok na zlevněné jízdné“ **nemůže** využívat zlevněné jednotlivé jízdné (jízdenky z Cardmanu nebo papírové jízdenky z obchodní sítě).

Nárok na zlevněné jednotlivé jízdné má v zóně 001 Plzeň má/mají:
a) děti od 6 do 15 let,
b) rodič, doprovázející alespoň jedno dítě ve věku do šesti let,
c) držitel Plzeňské karty, který pobírá starobní důchod nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně, s aktivovanou informací o nároku na přepravu za zlevněné jízdné.

Nárok na zlevněné časové předplatné má v zóně 001 Plzeň má/mají:
a) děti od 6 do 16 let,
b) žáci a studenti do 26 let,
c) občané ČR do 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR do 70 let, pobírající starobní důchod nebo invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně,
d) držitel platného průkazu vydaného ÚV Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederací politických vězňů ČR, Sdružením bývalých politických vězňů ČR nebo Ústřední radou Svazu PTP - VTNP,
e) držitel Zlaté medaile (plakety) Prof. MUDr. Jana Janského.

Nárok na bezplatnou přepravu mají:
a) děti do 6 let,
b) držitelé průkazu ZTP,
c) držitelé průkazu ZTP/P včetně jejich průvodce, nebo vodícího psa pokud se přepravují současně s tímto držitelem, včetně invalidního vozíku,
d) osoby, o nichž tak stanoví zákon,
e) občané ČR od 70 let nebo osoby s trvalým pobytem v ČR od 70 let,
f) strážníci Městské policie Plzeň ve stejnokroji.

Uvedené věkové hranice se vždy vztahují ke dni dovršení daného věku.

A znovu je třeba upozornit, že výše uvedená pravidla se vztahují k cestování v zóně 001 Plzeň.

Upozornění pro cestující nad 70 let:
Ve vozech PMDP stačí k prokázání nároku na bezplatnou přepravu předložení občanského průkazu. Ve vozech veřejné linkové dopravy (autobusy jiných dopravců) a ve vlaku se musí prokázat Plzeňskou kartou s nahraným bezplatným tarifem.

Pozn.: nárok na zlevněné jízdné je možné aktivovat na zákaznických centrech PMDP. Stačí předložit Plzeňskou kartu a potvrzení od OSSZ o pobírání starobního důchodu nebo invalidního důchodu 3. stupně.

Odbavení ve vnějších zónách ve vozidlech PMDP
Druhou velkou změnou bylo, jak jsme již uvedli, zavedení 25 nových tarifních zón. Zde nejsou pro jednotlivé jízdné stanovena jednotná pravidla pro všechny dopravce v IDP.

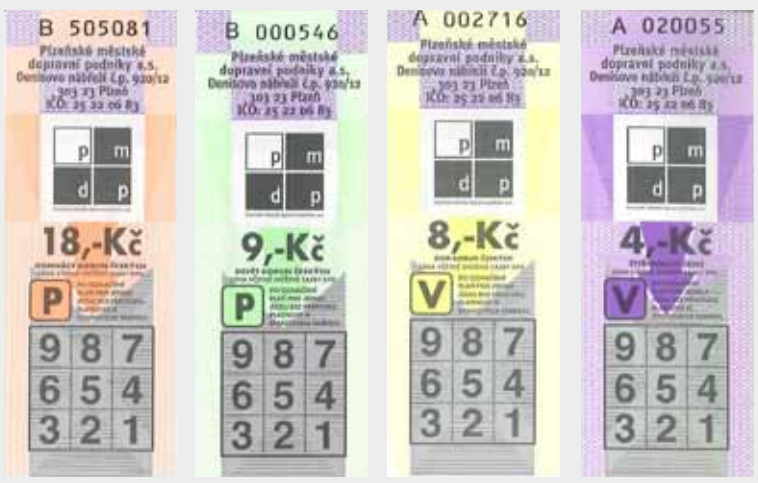
„Jednotlivé jízdné není v současné době integrováno v rámci IDP a není tedy mezi jednotlivými dopravci přestupné. Slevy poskytované na předplatném jízdném IDP a slevy poskytované na jednotlivém jízdném dopravce se mohou lišit.“ (http://www.poved.cz/integrovana-doprava-plzenska/predplatne-idp/predplatne-idp-1.aspx, 24. 11. 2012). Cestující se tedy musí seznámit s tarifem a tarifními zásadami každého dopravce, jehož služby chtějí využít.

Rádi bychom zde uvedli alespoň nejdůležitější informace z tarifních zásad pro využití jednotlivého jízdného ve vozech PMDP na území mimo zónu 001 Plzeň (tedy při jízdě ve vozech PMDP ve vnějších zónách).

Nárok na zlevněné jednotlivé jízdné i bezplatnou přepravu se řídí stejnými pravidly jako ve vnitřní zóně 001 Plzeň. Pro vnější zóny je stanoveno základní jednotlivé jízdné ve výši 8 Kč (plnocenné) a 4 Kč (zlevněné).

Předplatné časové jízdné pro jednotlivé vnější zóny i nárok využití zlevněného nebo zvýhodněného časového předplatného se řídí tarifem a tarifními zásadami IDP (www.poved.cz).

S dalšími dotazy se můžete obrátit na infolinku PMDP na tel. čísle: 378 037 485 nebo využít formulář na www.pmdp.cz.



Pro ilustraci uvádíme ještě podobu nepřestupních jízdenek pro vnitřní (označené písmenem „P“ v hodnotě 9,- a 18,-) a vnější zónu (označené písmenem „V“ v hodnotě 4,- a 8,-)

Revizoři v uniformách

Od letošního dubna se cestující na zastávkách a ve vozech MHD mohou setkávat s revizory ve stejnokrojích. Revizoři v uniformách, abychom použili obecně zažitý pojem, poskytují, mimo jiné, informace o dopravním spojení, jízdném, změnách v dopravě, v prvních měsících zejména o výše zmíněných zónách. Často se stává, že se cestující potřebuje na zastávce na něco zeptat, hlavně jakým spojem se dostane na určité místo nebo jak se má odbavit ve voze. Určitě v těchto případech pomohou lidé na zastávce, ale ne pokaždé mají potřebné informace.

Protože chceme našim zákazníkům zpříjemnit a zjednodušit cestování prostředky MHD, vyčlenili jsme několik revizorů, kteří nechodí v civilním oblečení a jsou rozeznatelní od ostatních lidí. Uniformovaní kontroloři mají na svých stejnokrojích výšivky s logem PMDP a tím, že chodí minimálně ve dvojicích, jsou na ulici ihned nápadní. Zároveň pomáhají seniorům, maminkám s kočárky či jinak pohybově handicapovaným lidem s nástupem nebo výstupem z vozu. V případě, že dojde k dopravním komplikacím v důsledku nehod, neprůjezdnosti komunikací apod., jsou ihned tito revizoři vysláni na krizová místa a pomáhají našim dispečerům v informování cestujících o situaci a jejím řešení. Tito pracovníci mají zároveň k dispozici informace o výlukách, aktuálních zpožděních či možnostech náhradní dopravy. V případě, že jsou naši zaměstnanci ve vozech a nikdo z cestujících nepotřebuje jejich pomoci, provádí tarifní kontrolu.

Když jsme se rozhodli přistoupit k vyčlenění několika pracovníků přepravní kontroly pro tuto činnost a oblékli je do „uniforem“ (které jsme představili na tiskové konferenci a webových stránkách), nepředpokládali jsme, že by tito kolegové mohli mít jakékoliv „záchyty“ černých pasažérů. Měli jsme za to, že jen „blázen“ by se nechal chytit tímto revizorem. K našemu velkému překvapení opak je pravdou. Měsíčně je těmito zaměstnanci přistiženo několik set cestujících bez platných jízdních dokladů…

Po zavedení uniformovaných revizorů nám lidé občas sdělují, že je kontroloval falešný revizor, protože byl v civilu. Chceme ujistit naše cestující, že vše je v pořádku, že to jsou naši zaměstnanci, jen bez uniforem.

Nemám černý svědomí!

1. dubna letošního roku jsme spustili kampaň „Nemám černý svědomí“. Kampaň, které vás provázela ve vozech PMDP, u svých partnerů a patronů po 6 měsíců, rozdělila cestující na dva tábory. Dle ohlasů, které jsme dostávali, jste hodnotili kampaň na jedné straně jako velmi povedenou, trefnou a zábavnou, druhý tábor cestujících vnímal kampaň jako zbytečnou, střílející do poctivých cestujících…

Ať tak nebo tak, jsme rádi, že kampaň zasáhla velmi početnou skupinu našich zákazníků a věříme, že se nám podařilo sdělit vám to zásadní, co jsme chtěli – tím je závažnost problematiky černých pasažérů a s ní spojených oblastí (vymáhání pohledávek, finanční dopady jízdy na černo pro dopravní podnik i cestujícího apod.).

Kampaň doprovázela zavedení změny v koncepci přepravní kontroly PMDP.

Ta primárně přinesla změny pravidel pro obesílání černých pasažérů a nové výše přirážek k jízdnému v případě jízdy bez jízdního dokladu nebo při porušení smluvních přepravních podmínek. Zásadní změnou bylo snížení přirážky u cestujících do 15 let. Tato koncepce přinesla i odklon od čistě represivní role revizorů (ukládání pokut) k informační a pomocné rovině vůči našim řádným cestujícím.

Hodnocení splnění cílů, které jsme si stanovili, je při charakteru kampaně zatím předčasné. V kampani budeme chtít i v příštích letech pokračovat a dále apelovat na základy slušného chování, ukazovat možné dopady jízdy na černo a bavit slušné cestující. Sám autor kampaně, plzeňský herec a režisér Vilém Dubnička, změnil díky nahlédnutí „pod pokličku“ dopravního podniku svůj pohled na věc.

„Muži v černém“ v akci při natáčení videoklipu. Klip najdete i na webu Youtube.com.
Foto Petr Pánek

Vítězné příběhy soutěže s „Černým svědomím“

Jako rozloučení s letošní kampaní níže uvádíme nejlepší příběhy z těch, které jste nám v rámci soutěže o trička zaslali. Uvedené příběhy citujeme v podobě, v jaké jsme ji dostali od autorů, a nebylo do nich zasahováno.

1 . místo
- Ing. Leoš Vyskočil, Plzeň
Černí pasažéři
Tenhle příběh je dnes již historií. Ale přeci jenom souvisí s tématem černých pasažérů, i když jeho hlavní postava v tom jela úplně nevinně.

Stalo se to v době, kdy byly v prostředcích městské dopravy v Plzni zavedeny strojky na označování jízdenek. Věc nová, pro hodně lidí neznámá a překvapivá. Příběh se odehrál v tramvaji číslo 2 cestou ze Skvrňan. Na zastávce u Centrálního autobusového nádraží nastoupila dvojice, kterou tvořila stařenka venkovského vzhledu s proutěným košem v ruce a muž pozdně středního věku s naditou taškou, zřejmě její syn. Evidentně nepatřili k pravidelným cestujícím městské hromadné dopravy. Stařenka se ihned posadila a muž se s peněženkou v ruce rozhlížel po tramvaji. Pak ji několikrát prošel sem a tam. V obličeji měl udivený nechápající výraz, nebo chtěl uhradit jízdné, ale nevěděl jak. Pak se tramvají rozlehl hluboký hlas: „U dveří, ta žlutá mašinka!“ Pánovi se rozjasnila tvář. Přistoupil k označovacímu strojku a s úlevou do něj vhodil dvě mince. Spokojeně si přisedl k mamince. Celá tramvaj nevěřícně zírala, někdo se tiše smál, ale nikdo nepronesl ani hlásku. Pán s maminkou vystoupil u vlakového nádraží a dodnes neví, že nejenže zablokoval strojek na označování jízdenek, ale že oba byli vlastně černými pasažéry. Ale asi ani jeden v tomto případě nemusí mít „černý svědomí“.

2. místo
- Bedřich Vondráček, Plzeň
Tramvajový omyl
Jednoho letního dne jsem čekal na náměstí Republiky na tramvaj číslo 2. Když tramvaj přijela, nastoupil jsem do ní a jelikož nebylo žádné volné místo k sezení, tak jsem se chytl první tyče, kterou jsem uviděl. Cestou jsem přemýšlel, jestli stihnu vlak domů, jelikož jsem v té době ještě nebydlel v Plzni. Na další zastávce jsme byli cobydup. Najednou mě upoutal čísi hlas, který říkal: „Prosím Vás, já vystupuju, pustil byste tu tyč.“ S úsměvem jsem se rozhlížel kolem sebe, na koho pán mluví a co má pustit. „Prosím Vás, pusťte tu tyč!!!“, ozvalo se opět. Předtím jsem výzvě nevěnoval pozornost, ale nyní mě to už začalo zajímat. Rozhlídl jsem se znovu a pozorněji a uviděl jsem, že pán, co sedí pode mnou, kouká přímo na mě. Pozorněji jsem si prohlídl tyč, které jsem se držel a zjistil jsem, že jsem se nechytil tyče v tramvaji, ale záclonové tyče, kterou si pán vezl. V tu chvíli tramvaj propukla v hlasitý smích, bohužel na můj účet. Tyče jsem se pustil a pánovi se omluvil. Pánovi se nakonec vystoupit podařilo. Vše nakonec dopadlo dobře a i já svůj vlak stihl.

3. místo
– Alena Řezáčová, Plzeň
Černý svědomí
Jsem již seniorka v pokročilém věku, ale stále ještě platím poloviční jízdné. Nabíjím si Plzeňskou kartu nepravidelně, podle toho, kolik mám právě v peněžence peněz. Někdy si předplatím jízdné na půl roku, jindy na dva nebo tři měsíce. Bez jízdenky jsem nikdy nejezdila, vždycky jsem považovala chycení revizorem za strašnou ostudu. Letos na konci května jsem jela trolejbusem č. 16 a viděla, jak na druhém konci vozu nastoupil v Šumavské ulici revizor. Se zájmem jsem ho sledovala. Byl to starší pán, kontroloval pomalu. Hned ale objevil prvního hříšníka, kterým byl mladík, sedící u dveří. Mladík neměl peníze, tak předložil revizorovi občanský průkaz a než si revizor vše zapsal, dojeli jsme k zastávce Stavební stroje. Revizor šel pomalu dál a uprostřed vozu byla maminka s kočárkem, která mu předložila zřejmě neplatný lístek. Chvíli se dohadovali, ale nakonec uznala svou chybu a podala revizorovi občanský průkaz. Než se vše vyřídilo, přijížděli jsme k Zábělské ulici. To již přistoupil revizor ke mně. Podala jsem mu s klidem svou Plzeňskou kartu, protože nikdy nemám černý svědomí. Byla jsem pevně přesvědčená, že mám předplacené jízdné do konce července. Jaké bylo mé překvapení, když mi revizor sdělil, že nemám kartu dobitou. Nevěřila jsem mu to. Prokázala jsem se občanským průkazem a jela do kanceláře Dopravních podniků, abych zjistila, kde se stala chyba. Tam mi ukázali přesný časový přehled mých dobíjení Plzeňské karty, a já jim dala za pravdu, že a vině je jen a jen moje skleróza. Skleróza je horší než černý svědomí. Kdybych měla tenkrát černý svědomí, mohla jsem v klidu na kterékoliv z pěti zastávek beztrestně vystoupit. Za sklerózu jsem zaplatila 600,- Kč. Byla to moje první a pevně věřím, že i poslední pokuta.

Nemám ČERNÝ SVĚDOMÍ

Zelené město

S cílem vytvoření zdravějšího, příjemnějšího a kulturnějšího prostředí pro život v Plzni vzniklo počátkem léta neformální, nepolitické a otevřené sdružení. Na počátku spojovalo město Plzeň, Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Plzeňskou teplárenskou, a.s., VODÁRNU PLZEŇ a.s. a ŠKODU TRANSPORTATION a.s. Na konci listopadu se k tomuto projektu přidali další významné subjekty ovlivňující život v Plzni – společnost Plzeň 2015, Plzeňský kraj a ZČU.

Všechny výše jmenované subjekty mají společný cíl, kterým je správné nastavení pravidel a mantinelů, jež by vedly k naplnění hlavního cíle a přijetí vhodných strategických opatření. Tímto cílem je (z)dravá, čistá a přátelská Plzeň příjemná pro život.

Chceme:

• Čisté ovzduší
- centrum bez spalovacích motorů, podpora závislé trakce, spalovna, centrální zásobování teplem…

• Čistou vodu
- nastavení pravidel pro ekologické hospodaření v okolí vodních toků…

• Ekologickou dopravu
- podpora elektromobility, vázané trakce, nastavení emisních limitů, omezení negativních vlivů IAD (individuální automobilové dopravy)…

• Odpovědné a šetrné nakládání s odpady ve vztahu k životnímu prostředí
- vyhláška o nakládání s odpady, řešení tříděného odpadu, odpadní kaly…

Ambicí sdružení je nejen otevřít diskuzi nad výše uvedenými tématy se všemi zainteresovanými skupinami a nalezení vhodných řešení s odborníky pro jednotlivé oblasti, ale především rozšíření sdružení o další subjekty, které se připojí k zavádění opatření vedoucích ke splnění a udržení cílů Zeleného města.

Jak již bylo řečeno, jedná se o sdružení otevřené. Tedy i cíle a aktivity, které nejsou zakotveny v základním dokumentu, ale svou podstatou mají podpořit kvalitnější život v Plzni a základní myšlenky projektu, jsou vítány.

zelené město

Projekt Zelené město je ze své podstaty dlouhodobý, ale v krátkém horizontu by měl přispět i k podpoře EHMK 2015.

Elektromobilita má budoucnost!

Články o hybridech a automobilech na baterie přitahují pozornost stále více čtenářů, vznikají vývojová centra a dokonce si lze již nyní zakoupit v sériovém (značkovém) provedení všechny možné dopravní prostředky, od e-koloběžky po e-auto. Téma je živé i na poli MHD, a proto se zástupci PMDP vypravili načerpat zkušenosti na 3. mezinárodní konferenci „Nové obzory pro městskou dopravu“, která se konala 23. a 24. 10. 2012 v německém Lipsku. Tu uspořádala akční skupina trolley:motion, která propaguje moderní elektrické bus-systémy s nulovými emisemi, tedy samozřejmě včetně trolejbusů. Tématem konference byla stejně jako v předchozích dvou ročnících elektromobilita, tj. doprava poháněná elektřinou.

trolley
Promoting electric public transport

Zatímco u mobilů, notebooků či elektrických mopedů o možnostech novodobých baterií nepochybujeme, v oblasti volby ideálního pohonu pro městskou veřejnou dopravu se vedou vášnivé diskuze mezi odborníky a firmy svádí boj formou konkurenčních vývojových konceptů. Tomu odpovídaly příspěvky na konferenci, kde protichůdné názory vyvolávaly dlouhé diskuze. Na poli městských autobusů spolu soupeří koncepty sériových a paralelních hybridů, mezi elektrobusy pak typ a kapacita baterií a především způsob jejich dobíjení. Například jen ve vozovně, na konečných, na zastávkách, s výměnou baterií, bezkontaktní (indukční) dobíjení, pomalé nebo rychlé kontaktní dobíjení atd. Každé řešení má své výhody a nevýhody a potřebuje dlouhodobé testování v provozu.

Jedním z příspěvků, který docela věrně shrnuje názorový mnohohlas, přednesl profesor Guzella z curyšské technické univerzity. Shrnuje růst počtu obyvatel ve světových metropolích, růst spotřeby fosilních paliv a též poptávky po dopravě – městské mobility. To jsou znepokojivé trendy, dopravní „otesánek“ je už dnes limitován dostatkem primárních zdrojů energie. A také fyzikálními zákony, jakými je účinnost výroby elektrické energie či účinnost motorů. Prof. Guzella vyslovil prognózu, že hybridní pohony vzhledem ke své ceně a složitosti budou příštích deset let dostupné jen technicky vyspělým a bohatým zemím, rychlejší nástup spatřuje ve využití zemního plynu a především pro dálkovou dopravu udržení pozice naftových motorů. Proti naftě však bude hovořit předpověď, že se její cena v příštích 12 letech zdvojnásobí, jak nastínil Christian Soffel z drážďanské konzultační společnosti. Elektromobilita má podle všech řečníků skvělou budoucnost, elektrické pohony jsou nejúspornější, navíc umí rekuperovat brzdnou energie, ale bariérou pro rychlý rozvoj je i nadále nedostatečná hustota energie a výkonu i těch nejmodernějších současných baterií. Dr. Schädlich z firmy Hoppecke vyvíjející systémy skladování energie vyjádřil obavu, že ke komerčnímu nasazení dnes zkoumaných baterií s násobně větší kapacitou dojde nejdříve až kolem roku 2025.

Výhled do budoucnosti opět nejlépe vykreslí profesor Guzella, jenž tvrdí, že ideální univerzální pohon nebude minimálně v příští dekádě dostupný, a proto nezbývá než ve správný čas a na správném místě nasazovat ten správný typ pohonu. Tomu odpovídá i fakt, že většina reálných projektů e-busů se zaměřuje na mikrobusy, doplňkové linky či dopravu v historických centrech na krátké vzdálenosti. Na běžnou městskou a regionální dopravu bude cenově i technicky nejefektivnější nasazovat autobusy se spalovacím motorem, přičemž pohon bude adaptován přesně pro daný typ provozu (kapacitu, počet rozjezdů, převýšení), například pomocí inteligentních řídících jednotek. U železnice a páteřní městské dopravy je podle profesora optimální volba jasná: elektrické lokomotivy, metro, tramvaje a trolejbusy. Těm se ještě dlouho žádný pohon svou hospodárností a šetrností k životnímu prostředí nevyrovná. A pro velké provozovatele je tu ještě jeden zásadní argument: jedná se o dlouhým a těžkým provozem důkladně prověřené technologie.

Tvrzení profesora Guzelly dokládají i prezentace aktuálních projektů z Kanady a Velké Británie. V Montrealu byl zahájen svým rozsahem světově unikátní projekt přebudování celého systému montrealské MHD na bezemisní provoz. Klíčem k dosažení tohoto ambiciózního cíle je kompletní elektrifikace veřejné dopravy ve městě, přičemž vedle existujícího metra se páteřní dopravou mají stát trolejbusy. Do roku 2017 má být vybudován nový provoz čítající minimálně sto kloubových vozidel. Na ostatních linkách budou jezdit hybridní busy, které později vystřídají elektrobusy. Stejným směrem se vydává i Leeds, který v příštích pěti letech plánuje otevřít dvě rychlé trolejbusové linky spojující centrum města s předměstími, univerzitou a záchytnými parkovišti. Rychlost a nízké provozní náklady budou zajištěny vysokou mírou využití vyhrazených jízdních pruhů a preference. Fakticky se bude jednat o návrat trolejbusové dopravy na britské ostrovy, která naváže na dosavadní renesanci dopravy tramvajové.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. chtějí stavět na skvělém základu, který dnes v Plzni existuje a který reprezentují téměř dvě třetiny dopravního výkonu zajištěné elektrickými trakcemi. PMDP se proto v roce 2011 staly signatářem Deklarace pro elektrickou trolejbusovou mobilitu a vedle toho se také zapojily společně se společností ŠKODA ELECTRIC a.s. do projektu vývoje a testování městského elektrobusu o standardní délce 12 metrů.

Zajímavosti ze světa

Čtyři pohledy z Východu

Největší trolejbusový provoz na světě najdeme v Moskvě. Trolejbusy se poprvé rozjely ve městě v roce 1933, dnes je si tratí dlouhá přes 600 km. Na sedmdesáti linkách s 1280 zastávkami je provozováno na 1680 vozidel, z nichž je necelá čtvrtina moderních nízkopodlažních typů. Základní jízdné je 28 rublů, což je asi 18 Kč. Do vozů cestující nastupují povinně předními dveřmi přes rotační terminál. Ten zabírá značnou část interiéru pro cestující a pasažéři bez jízdenky jej často přeskakují nebo podlézají. Navíc tento způsob odbavování zdržuje vozidla v zastávkách. Velká část řidičů trolejbusů jsou ženy, které si dokáží s mnohatunovými kolosy tiše, ale důrazně, vynutit místo v přeplněných mnohoproudých ulicích Moskvy.

Caricyn, Stalingrad a dnes Volgograd, to jsou všechno jména města, jež za poslední války vstoupila do dějin. Průmyslové město s necelým miliónem obyvatel, se v délce 80 km roztahuje podél řeky Volhy. Páteří dopravy je trasa rychlodrážní tramvaje, vedená v centru města v podzemí. Jezdí na ní jak letité české tramvaje z ČKD typu T3, tak i moderní ruské nízkopodlažní tramvaje LVS 2009. Zvláštností vozového parku je první prototyp české článkové tramvaje typu KT8D5. Byl vyroben v ČKD v roce 1984, později předváděn v Moskvě a následně ve Volgogradu, kde jej dodnes intenzivně využívají. Jednoduché trhačkové jízdenky za 15 rublů, zde ale stále prodávají přímo ve vozech průvodčí nebo u vchodu do podzemních stanic zřízenci. Aby se ztížilo využívání jízdenek pro víc jízd, nedají se tyto vzájemně zaměňovat.

Na dohled od Kavkazu uprostřed úrodné Kubáně se nachází město plné parků a fontán, jihoruský Krasnodar. Dopravu ve městě zajišťují trolejbusy a tramvaje, včetně nesmrtelných českých vozů typu T3, které důvěrně známe z Plzně. Krasnodar je ovšem patrně poslední město na světě, kde se dodnes mohou cestující svézt tzv. scepkou. Jedná se o dva běžné ruské trolejbusy typu Ziu 9, které jsou ovšem pevně k sobě spojené ojí a řízené z předního vozu řidičem. V mnoha městech bývalého SSSR se v minulosti takto řešil nedostatek řidičů a kapacitních vozidel. Dnes poměrně těžkopádně ovladatelné „scepky“ úspěšně nahrazují kloubová vozidla. V Československu se kdysi o provozu spřažených trolejbusů jen uvažovalo, ale trolejbusy typu Škoda 9Tr byly jako „scepky“ v SSSR také provozovány.

Na slunném ukrajinském Krymu, konečně po 20letech stagnace, dochází k modernizaci unikátního dopravního systému – dálkové trolejbusové trati ze Simferopole přes hory na přímořskou Jaltu. Až čtyřicet let staré československé trolejbusy Škoda 9Tr a 14Tr jsou nahrazovány velkými dodávkami ukrajinských trolejbusů Bogdan T701. Českou stopou v těchto vozidlech je použití elektrická trakční výzbroje firmy Cegelec. Cesta trolejbusem dlouhá téměř 90 km přijde cestující v přepočtu jen na 30 Kč a nové nízkopodlažní vozy díky pneumatickému pérování i klimatizaci, poskytují velice dobrý komfort cestování. Na monitorech ve voze jsou během cesty promítány dětem pohádky.

4 x Foto Miroslav Klas, 2012

Po nakloněné rovině

Mezi příznivci veřejné dopravy San Francisco platí bez přehánění za jejich mekku. Jen kdyby pro ty evropské a asijské fandy nebylo až za oceánem... Opravdu velmi strmé kopce tu zdolávají nejen světoznámé stařičké kabelové tramvaje, ale též 277 trolejbusů dodaných před cca 10 lety Škodou v Ostrově nad Ohří.

Foto Mattis Schindler, září 2012

Redakce: Jana Brabcová, Kateřina Fránová, Jiří Kohout
Autoři textů: Kateřina Fránová (Zelené město, Vstupenka, Často se ptáte, Kampaň černý svědomí), Miroslav Klas (Přeprava jízdních kol, Zajímavosti), Jiří Kohout (Elektromobilita má budoucnost, Pravidelné investice, Přeprava jízdních kol, Technologie dispečinku, Zajímavosti), Michal Kraus (Úvodník, PPP projekt), Zdeněk Kresa (Unikátní trolejbus), Ondřej Liška (Ohlédnutí za výlukami, Novinky v historických vozidlech, Zvyšujeme počet bezbariérových spojů), Pavel Pokorný (Revizoři), Zbyněk Proška (iTAG), Lenka Průchová (Pronajměte si historické vozidlo), Pavla Šťastná (Novinka pro rok 2013, E-shop, Plánovaná výměna), Milan Šot (Poznejte svou Plzeň, Potvrzení o studiu), Jiří Trnka (Pravidelné investice), Lucie Viktorová (Ze zákulisí), Radka Žáková (Přeprava jízdních kol)
Foto: Miroslav Klas, Zdeněk Kresa, Ondřej Liška, Petr Pánek, Mattis Schindler, Jan Šlehofer, Jiří Trnka, Radka Žáková
Sazba,tisk: NAVA TISK spol. s r. o. Distribuce: Česká pošta, s. p.
Redakční uzávěrka: 10. 12. 2012. Vydaly: PMDP, a.s.